Année 1952. — N° 4. Le Numéro : 15 francs. Mercredi 30 Janvier 1952.

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 400 fr. ; ÉTRANGER : 800 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1952 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 4e SÉANCE

Séance du Mardi 29 Janvier 1952.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal: MM. Plagne, le président. — Adoption (p. 40).

2. — Dépôt d'une demande d'avis (p. 40).

3. — Dépôt d'avis (p. 40).

4. — Renvoi pour avis (p. 41).

5. — Démission d'un membre de plusieurs commissions (p. 41).

6. — Candidature à des commissions (p. 41).

7. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Bissol, député, et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier le décret n° 50-1581 du 29 décembre 1950 pour l'application de l'article 7 de la loi du 16 décembre 1950 modifiant pour les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion la législation des élections. (N°s 270, année 1951 et 19, année 1952.) (p. 41).

Arrêté désignant un commissaire du Gouvernement.

Mlle Lafon, rapporteur de la commission de politique générale.

Discussion générale: M. Thémia.

Passage à la discussion de l'avis: M. Albrand.

Adoption de l'avis sur la proposition de loi.

8. — Discussion de la proposition de M. Estèbe, relative aux limites d'âge des fonctionnaires coloniaux tributaires de la caisse intercoloniale de retraites. (N°s 103 et 292, année 1951.) (p. 43).

M. Cortinchi, rapporteur de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales.

Passage à la discussion de la proposition.

Adoption des deux premiers alinéas.

Adoption successive des articles 1er à 3.

Adoption de l'ensemble de la proposition.

9. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Durand-Réville, sénateur, tendant à instituer un code de la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer de l'Union française. (N°s 241, année 1951 et 16, année 1952.); avis de la commission des affaires économiques; avis de la commission du plan, de l'équipement et des communications (p. 44).

M. Antonini, rapporteur de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales.

MM. Schmitt, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, le rapporteur.

M. Tétau, rapporteur pour avis de la commission du plan, de l'équipement et des communications.

Discusssion générale: MM. Catrice, Junillon, président de la commission, le rapporteur, de Boysson.

Passage à la discussion de l'avis.

Adoption successive des articles 1er à 4.

Article 5: M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Adoption.

Adoption successive des articles 6 et 7.

Amendement présenté par M. Tétau, au nom de la commission du plan, tendant à l'insertion d'un article 7 *bis:* MM. le rapporteur pour avis de la commission du plan, le rapporteur.

Adoption.

Article 8.

Amendement de MM. Pialoux et Schleiter: MM. Pialoux, le rapporteur.

Adoption.

Adoption de l'article 8, ainsi modifié.

Adoption successive des articles 9 à 14.

Article 15.

Amendement présenté par M. Schmitt, au nom de la commission des affaires économiques: MM. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, le rapporteur.

Adoption.

Adoption de l'article 15, ainsi modifié.

Adoption de l'article 16.

Article 17.

Amendement présenté par M. Tétau, au nom de la commission du plan: MM. le rapporteur pour avis de la commission du plan, le rapporteur, Catrice, le président, Borrey.

Adoption.

Adoption de l'article 17, ainsi modifié.

Adoption successive des articles 18 à 23.

Article 24.

Amendement de MM. Pialoux et Schleiter: MM. Pialoux, le rapporteur.

Adoption.

Adoption de l'article 24, ainsi modifié.

Adoption successive des articles 25 à 31.

Article 32.

Amendement de M. Catrice: MM. Catrice, le rapporteur, le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

Adoption de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 32, ainsi modifié.

Adoption successive des articles 33 et 34.

Article 35: MM. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, le rapporteur.

Adoption.

Adoption successive des articles 36 à 40.

Article 41:

Amendement de M. Catrice: MM. Catrice, le rapporteur, Pialoux.

Retrait.

MM. Borrey, le rapporteur.

Adoption de l'article 41.

Article 42: adoption.

Article 43.

Amendement de M. Catrice: MM. Catrice, le rapporteur, Coquart.

Adoption de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 43, ainsi modifié.

Adoption successive des articles 44 à 87.

Article 88.

Amendement présenté par M. Schmitt, au nom de la commission des affaires économiques, et tendant à se substituer au texte de la commission: MM. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, le rapporteur, Coquart, Cianfarani.

Adoption.

Adoption de l'article 88 nouveau.

Adoption successive des articles 89 à 145.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

10. — Proposition de modification à la composition d'une commission (p. 61).

11. — Discussion de la proposition de M. Cortinchi, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires en vue d'instituer des budgets de cercles dans les territoires d'outre-mer. (N°s 140 et 334, année 1951.); avis de la commission de politique générale (p. 61).

M. Jousselin, rapporteur de la commission des affaires financières.

M. Saïd Ali Coubèche, rapporteur pour avis de la commission de politique générale.

Discussion générale: M. Barbé.

Demande de renvoi à la commission: MM. Cazelles, Louis Delmas, le président, Borrey, Antonini, président de la commission, Barbé, Michalet, président de la commission de politique générale, le rapporteur, Rosenfeld, Guyard, Bidet.

Renvoi ordonné au scrutin.

12. — Discussion de la proposition de résolution présentée par M. Griaule et Mme Malroux, au nom de la commission des affaires culturelles, tendant à modifier l'article 23 du règlement de l'Assemblée de l'Union française en vue de rétablir la dénomination première de la commission des affaires culturelles en lui rendant son titre de « commission des affaires culturelles et des civilisations d'outre-mer ». (N°s 314 et 347, année 1951.) (p. 65).

M. Ramampy, rapporteur de la commission du règlement, des pétitions et des questions constitutionnelles.

Discussion générale: Mme Malroux, vice-présidente de la commission des affaires culturelles.

Passage à la discussion de la proposition de résolution.

Adoption de la proposition de résolution.

13. — Demande de renvoi au fond: MM. Bour, président de la commission du règlement, des pétitions et des question constitutionnelles, le président (p. 65).

Renvoi ordonné.

14. — Dépôt d'un avis (p. 66).

15. — Renvois pour avis (p. 66).

16. — Nominations à des commissions (p. 66).

17. — Règlement de l'ordre du jour: MM. Rosenfeld, le président (p. 66).

PRESIDENCE DE M. DIOP BABAKAR, vice-président.

(La séance est ouverte à quinze heures quinze.)

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 24 janvier a été affiché.

Il n'y a pas d'observation ?...

M. le général Plagne. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le général Plagne.

M. le général Plagne. Au *Journal officiel* du 25 janvier — Assemblée de l'Union française — le compte rendu des débats du 24 courant est présenté de telle façon — page 30 — qu'on ne sait si l'intervention doit être attribuée au rapporteur sur le fond, ou au rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale. Il serait bon de pallier ce manque de précision et de procéder à la mise au point qui s'impose.

M. le président. La précision nécessaire sera effectuée au procès-verbal.

Personne ne demande plus la parole ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UNE DEMANDE D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une demande d'avis sur la proposition de loi de M. Bissol et plusieurs de ses collègues, tendant à introduire dans les départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion, les dispositions de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale qui n'y sont pas en vigueur (n° 1487, A. N., 2e législature).

La demande d'avis sera imprimée sous le n° 34, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de politique générale. *(Assentiment.)*

— 3 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Saïd Ali Coubèche un avis, présenté au nom de la commission de politique générale, sur la proposition (n° 140, année 1951), de M. Cortinchi, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires en vue d'instituer des budgets de cercles dans les territoires d'outre-mer.

L'avis sera imprimé sous le n° 35 et distribué.

J'ai reçu de M. Paul Tétau un avis, présenté au nom de la commission du plan, de l'équipement et des communications, sur la demande d'avis (n° 241, année 1951) transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Durand-Réville, sénateur, tendant à instituer un code de la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer de l'Union française.

L'avis sera imprimé sous le n° 36 et distribué.

— 4 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des relations extérieures demande que lui soit renvoyée pour avis la demande d'avis (n° 293, année 1951), transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur le projet de loi complétant le décret du 5 janvier 1940 relatif à l'exercice de la profession commerciale dans les établissements français de l'Océanie, instituant une carte de commerçant pour les étrangers dont la commission des affaires économiques est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Conformément à l'article 37 du règlement, le renvoi pour avis est ordonné.

— 5 —

DEMISSION D'UN MEMBRE DE PLUSIEURS COMMISSIONS

M. le président. J'ai reçu avis de la démission de M. Gaignard comme membre de la commission des affaires économiques, de la commission de la défense de l'Union française et de la commission d'information.

Acte est donné de cette démission.

— 6 —

CANDIDATURE A DES COMMISSIONS

M. le président. Dans sa séance du 8 janvier dernier, l'Assemblée avait réservé aux conseillers non inscrits un siège dans la commission des affaires économiques et dans la commission de la défense de l'Union française.

M. Gaignard, conseiller non inscrit, pose sa candidature pour siéger dans ces deux commissions.

Conformément à l'article 24 du règlement, il va être procédé à l'affichage de cette candidature.

Les désignations n'interviendront qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 7 —

LEGISLATION DES ELECTIONS DANS LES DEPARTEMENTS DE LA GUADELOUPE, DE LA GUYANE, DE LA MARTINIQUE ET DE LA REUNION

Discussion d'une demande d'avis. — Adoption d'un avis.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la demande d'avis transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Bissol, député, et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier le décret n° 50-1584 du 29 décembre 1950 pour l'application de l'article 7 de la loi du 16 décembre 1950 modifiant pour les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion la législation des élections (n°s 270, année 1951 et 19, année 1952).

J'ai reçu un décret nommant M. Chaballier, administrateur civil au ministère de l'intérieur, en qualité de commissaire du Gouvernement pour assister M. le ministre de l'intérieur.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à Mlle Lafon, rapporteur.

Mlle Lafon, *rapporteur de la commission de politique générale.* Mesdames, messieurs, en application de l'article 7 de la loi du 16 décembre 1950 ayant pour objet de garantir le fonctionnement du suffrage universel à la Guyane, à la Guadeloupe, à la Martinique et à la Réunion, un décret a été pris le 29 décembre 1950, prescrivant une refonte complète des listes électorales et l'institution de mesures permanentes de contrôle effectif des listes électorales. Les textes précités ont été joints en annexe au rapport distribué.

L'expérience a montré que ces justes mesures n'étaient cependant pas suffisantes pour garantir complètement l'honnêteté et la régularité de la revision des listes électorales. En conséquence, les auteurs de la proposition qui nous est soumise pour avis ont entendu enserrer l'administration locale dans un cadre plus rigide qui seconde efficacement la volonté des électeurs de participer à un scrutin sincère.

C'est ainsi que les points principaux de la proposition sont relatifs à :

1° L'adjonction à l'article premier du décret (en annexe) d'un article premier *bis* qui reproduit d'ailleurs une mesure en vigueur dans les territoires d'outre-mer depuis la promulgation de la loi du 23 mai 1951 et dont l'objet est d'ajouter aux commissions chargées d'établir les listes électorales et de statuer sur les réclamations, des délégués des partis politiques ou groupements représentatifs désignés par le préfet sur propositions des dirigeants desdits partis ou groupements; ainsi, le contrôle serait d'autant plus efficace que les intéressés eux-mêmes s'en occuperaient;

2° L'adjonction d'un article premier *ter* obligeant les maires sous peine de sanctions à délivrer un récépissé de la demande d'inscription; ainsi, les électeurs auraient la preuve de leur demande d'inscription et par conséquent la possibilité de recours au juge de paix, en cas de contestation;

3° L'adjonction d'un paragraphe à l'article 9, afin que les listes d'émargement soient semblables à la liste électorale mère et aux arrêtés prescrivant la répartition des bureaux de vote;

4° Un article 11 nouveau relatif à la réouverture des listes électorales, dont la confection par application du décret du 29 décembre 1950 n'avait pas été sans soulever de véhéments reproches, et qui méritait d'être revisée pour correspondre à une représentation exacte du corps électoral.

Toutefois le texte de la proposition de MM. Bissol, Césaire et Vergès avait été rédigé peu avant les dernières élections cantonales et devait servir à l'occasion de ces élections: il prévoyait par conséquent une réouverture exceptionnelle et des délais établis en raison des élections cantonales.

Votre commission de politique générale a approuvé ces différentes mesures. Mais elle a objecté qu'il était peu conforme à la tradition législative qu'une loi fasse référence à un décret d'application et qu'il serait plus logique de faire entrer les modifications prévues dans un texte modificatif de la loi du 16 décembre 1950 elle-même.

D'autre part, en ce qui concerne l'institution de délais pour une revision exceptionnelle prévus par les auteurs de la proposition et désormais périmés, votre commission a jugé qu'il était logique de les supprimer. En conséquence, dans le cadre d'une modification de la loi du 16 décembre 1950, le texte de la proposition de loi de MM. Bissol, Vergès et Césaire deviendrait celui dont vous avez le texte sous les yeux. (*Applaudissements.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Thémia.

M. Thémia. Mesdames, messieurs, mes chers collègues, mon intervention dans la discussion générale a simplement pour objet de fournir quelques précisions au contenu sommaire de la proposition de loi qui nous est aujourd'hui présentée et sur laquelle nous avons à donner un avis.

La proposition de loi soumise à notre examen a pour objet d'apporter, par un contrôle plus efficace des inscriptions sur les listes électorales, davantage de sincérité dans les élections se déroulant dans les départements d'outre-mer.

Bien sûr, nous savons que la loi du 16 décembre 1950, à laquelle il est fait allusion et dont les dispositions visant à la sincérité des scrutins pouvaient être considérées comme formelles, s'est révélée inopérante dans la plupart des cas. Ce n'est pas moi qui l'affirme: c'est, d'abord, notre collègue, M. Coquart, dans le rapport sur la proposition portant amnistie, discuté ici jeudi dernier, et reconnaissant que le but que s'était imposé le législateur n'a pas été atteint. Pour le prouver, il note que les élections générales, à la Guadeloupe surtout, n'ont pas encore été validées par l'Assemblée nationale; même les dernières élections cantonales ont donné lieu à beaucoup de contestations.

Notre collègue Mlle Lafon, rapporteur, le précise en disant dans un des alinéas de son rapport, que l'expérience a montré que ces justes mesures — celles découlant de la loi du 16 décembre — n'étaient cependant pas suffisantes pour garantir l'honnêteté et la régularité de la revision des listes électorales.

En résumé, malgré l'intervention de la loi du 16 décembre 1950, malgré l'intervention du décret qui précisait certaines modalités d'application de la loi, les fraudes demeurent, l'état de choses antérieur subsiste et il s'agit de trouver une autre formule.

Cela dit, je suis très à l'aise pour regretter le caractère parfaitement incomplet de la proposition de loi déposée par:

MM. Césaire et Bissol, députés élus de la Martinique. En fait, puisqu'il s'agit d'apporter davantage de sécurité ou de sincérité dans les élections dans les départements d'outre-mer, on ne nous fera pas croire, et certainement les auteurs de la proposition de loi ne le croient pas non plus, que l'on y parviendra par la seule vertu d'un contrôle renforcé dans les inscriptions, les modifications ou les revisions des listes électorales. Supposons ces inscriptions sincères, supposons que les maires, obéissant aux injonctions qui leur sont faites, délivrent des récépissés à tous ceux qui demandent leur inscription sur les listes électorales, supposons enfin totale cette sincérité dans l'inscription; il est néanmoins certain que l'on n'arrivera pas, pour autant, à obtenir la sincérité des scrutins. Les amis de Mlle Lafon savent bien, enfin, que cette mesure de délivrance de récépissés n'est qu'un palliatif et qu'un petit palliatif. Bien sûr, on pourra se pourvoir en justice de paix pour exiger son inscription, mais dans la plupart des cas, et je parle d'expériences vécues, la remise du récépissé ne résout rien, étant donné qu'un très grand nombre d'électeurs, ceux dont, par hasard, la nuance politique est différente de celle de la municipalité intéressée, bien qu'ayant en main leur récépissé, ne recevront pas leur carte électorale. Le cas continue à se produire et, lorsque les auteurs de la proposition de loi parlent de « mairies embouteillées », on peut dire qu'elles sont embouteillées dans la semaine qui précède le scrutin et principalement le jour même du scrutin par des électeurs venant réclamer leur carte électorale qu'ils n'ont pas reçue bien qu'étant en possession de récépissés d'inscription régulièrement délivrés.

Il y a encore autre chose: dans la plupart des cas, et c'est volontairement que je ne précise aucunement la nuance politique des municipalités en cause, si des amis politiques des municipalités sont oubliés dans la délivrance des cartes électorales, ils seront admis à voter sur simple présentation du récépissé, alors que cette faculté sera refusée aux autres depuis longtemps catalogués comme étant d'une nuance politique différente. Oui, le texte qui nous est soumis, volontairement incomplet peut-être, ne résoudra rien. J'aimerais mieux voir inclure dans la proposition de loi, surtout si elle émane de personnes vraiment au courant de ces faits, des garanties sérieuses quant aux pièces demandées pour justifier l'identité des électeurs.

Nous savons bien que dans ces départements — et, sans doute, le fait est-il analogue en Guadeloupe, et j'aimerais bien entendre notre collègue M. Albrand à ce sujet — les mairies délivrent à tour de bras des cartes d'identité; les maires légalisent eux-mêmes leur propre signature, établissent le signalement des intéressés, et cela sans aucun contrôle. Contrairement aux espérances des auteurs de cette proposition, ce ne sont pas les mesures préconisées qui empêcheront le maintien des « cimetières » électoraux ni l'existence d'électeurs fictifs.

M. Cianfarani. C'est du joli!

M. Thémia. C'est peut-être « joli », mais à coup sûr c'est triste, et je n'ai nul orgueil à le dire à cette tribune.

Je constate, d'autre part, que les auteurs de la proposition de loi déclarent qu'il est temps de mettre fin aux « cimetières électoraux » et qu'ils citent le cas de la Guadeloupe, démontrant qu'un électeur sur trois était valablement inscrit. Ils mettent l'accent sur les maux et sur les manœuvres caractérisant les élections dans les départements d'outre-mer. Fort bien! mais on est davantage surpris qu'ils puissent croire qu'un simple contrôle des inscriptions sur les listes électorales sera la panacée devant mettre fin à tous ces maux. Ce n'est pas vrai, ce n'est pas possible; la solution est ailleurs.

Un adage, que les auteurs de la proposition n'ignorent pas, est sans doute, valable dans les quatre départements d'outre-mer, c'est celui-ci: « Qui tient l'urne tient l'élection ». Qui tient l'urne doit tenir l'élection, et cela par n'importe quel moyen.

Ne vous étonnez donc pas si les lois sont tournées; il en sera ainsi tant qu'il n'y aura pas à la tête de l'administration des hommes valables, des hommes capables de les faire respecter.

Nous avons parlé des cartes d'identité fictives; je constate, en lisant le décret du 29 décembre 1950, qu'il est question d'instituer dans ces départements un fichier départemental qui sera relié, par l'intermédiaire de l'institut national des statistiques, au fichier général de France.

Alors, je pose la question: arrivera-t-on réellement à établir un fichier avec des éléments aussi douteux ? Electeurs fictifs, fausses cartes d'identité, fausses cartes électorales, inscriptions multiples, voilà ce qu'il faut combattre. La police des bureaux de vote, voilà ce qu'il faut obtenir.

Nous savons très bien ce qui se passe, et les auteurs de la proposition de loi n'ont même pas l'excuse de l'ignorer. Par conséquent, et pour me résumer, je pense qu'ils auraient été bien mieux inspirés en préconisant dans leur proposition de loi — puisque en fin de compte ils désirent une sincérité totale des consultations électorales — des mesures formelles susceptibles de mettre fin aux manœuvres que l'on ne cesse de dénoncer, à ces « tripatouillages » d'urnes, aux coups de force, enfin à tout ce qui caractérise la situation des départements d'outre-mer au moment des élections.

Sans vouloir me faire le porte-parole des autres départements d'outre-mer, en parlant pour la Martinique — et pour elle seulement bien que n'étant pas ici son élu — j'imagine être son interprète en disant qu'elle en a assez de voir les juges bafoués par « l'argousin »; elle en a assez de ces méthodes qui la signalent à l'attention publique à chaque consultation électorale; elle en a assez de ces mœurs qui discréditent le suffrage universel et qui font de nos élections la risée des parlements. Ce qu'elle demande, c'est que les grands commis de l'Etat qu'on lui envoie soient capables de faire respecter la loi, qui, pour elle aussi, doit rester la loi, et c'est un de ses enfants qui vous le fait savoir. *(Très bien! très bien! au centre. — Applaudissements à gauche, au centre et sur les bancs des Etats associés.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de l'avis sur la proposition de loi.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de l'avis.)

M. le président. Je donne lecture de l'avis:

« L'Assemblée de l'Union française, saisie pour avis de la proposition de loi de M. Bissol tendant à modifier le décret n° 50-1584 du 29 décembre 1950 pour l'application de l'article 7 de la loi du 16 décembre 1950 modifiant, pour les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la législation des élections, propose le texte suivant:

« *Article unique.* — La loi du 16 décembre 1950 modifiant pour les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la législation des élections, est ainsi complétée:

« Ajouter les articles suivants:

« *Art.* 6 bis. — Les indications de la liste d'émargement doivent être conformes aux indications de la liste électorale mère et aux arrêtés prescrivant la répartition des bureaux de vote. »

« *Art.* 7 bis. — Les listes électorales sont revisées par les commissions prévues aux articles 1er et 2 de la loi du 7 juillet 1874 relative à l'électorat municipal, modifiée par le décret du 5 novembre 1926 et la loi du 30 décembre 1935 auxquelles seront ajoutés un délégué de chacun des partis ou groupements politiques représentatifs sur le plan départemental, nommé par le préfet sur proopsition des dirigeants départementaux desdits partis ou groupements. »

« *Art.* 7 ter. — Les maires sont tenus, sous peine des sanctions prévues à l'article 6 de la loi du 7 juillet 1874 relative à l'électorat municipal, de délivrer immédiatement à tout électeur qui sollicite son inscription sur les listes électorales dans les conditions fixées à l'article 7, récépissé de sa demande d'inscription.

« Il sera tenu dans chaque mairie un registre des demandes d'inscription sur lequel seront mentionnées la date de la demande, les pièces produites à l'appui, etc. »

« *Art.* 14 (nouveau). — Toutes dispositions contraires à la présente loi sont abrogées. »

Personne ne demande la parole ?...

Je vais mettre aux voix l'avis sur la proposition de loi.

M. Albrand. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Albrand.

M. Albrand. Mesdames, messieurs, j'ai demandé la parole pour une simple explication de vote, en voulant d'ailleurs être très bref. Je veux tout d'abord souligner et même proclamer mon adhésion complète, mon accord total avec tous ceux, et particulièrement avec mon collègue et ami M. Thémia, qui recherchent les voies et moyens à employer pour assurer la sincérité des scrutins dans nos départements d'outre-mer.

Je voulais également saisir l'occasion qui m'est ici offerte pour m'élever une fois de plus contre cette tendance généralisée des pouvoirs publics métropolitains à faire de nous des départements d'exception. Il y a en France des lois générales conditionnant les élections; on a voulu les changer en ce qui concerne les départements d'outre-mer, et on est arrivé ainsi à nous donner la loi du 16 décembre 1950. Celle-ci a prévu dans les territoires intéressés, en dehors du témoin du préfet, un représentant à l'échelon départemental de chaque groupement ou parti. Or, savez-vous, messieurs, que cette loi a elle aussi été tournée puisque, en fait, elle ne répondait à rien? Nous avons vu, lors des élections législatives du 17 juin 1951 et plus particulièrement lors des élections cantonales du 7 octobre, fleurir des candidatures fictives tout simplement pour rendre possible, dans les bureaux de vote, une pléthore de représentants de ces partis ou de ces groupements qui, d'ailleurs, n'existent pas et imposent ainsi dans les délibérations du bureau de vote telle ou telle opinion susceptible d'être favorable à tel ou tel candidat véritable, les candidats fictifs poussant l'immoralité jusqu'à ne pas voter pour eux-mêmes.

Selon la proposition de Mlle Lafon, notre rapporteur, de mettre également dans les mairies, au titre de l'article 7 *bis* de la proposition de loi, des représentants, toujours à l'échelon départemental, de ces groupements fictifs, la loi sera encore tournée et ce que l'on a pu constater dans les bureaux de vote lors des élections du 17 juin et des élections cantonales d'octobre se reproduira dans des proportions amplifiées et ce sera la « bagarre » dans les mairies lors des travaux de la commission de revision des listes électorales.

Ce que je voudrais, je le dis une fois pour toutes, c'est que nos départements cessent d'être des départements d'exception, que les lois régissant les institutions de la métropole nous soient accordées; en cela nous verrons véritablement le désir de la France, des pouvoirs publics métropolitains, de ne pas nous considérer comme des départements d'exception — j'insiste sur le terme — mais comme des départements tout court, et cela dans l'esprit de la loi du 19 mars 1946 qui, sans cela, deviendrait une stupidité. (*Applaudissements au centre.*)

M. Jacques-Raphaël-Leygues. Très bien !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur la proposition de loi.

(*L'avis, mis aux voix, est adopté.*)

— 8 —

LIMITES D'AGE DES FONCTIONNAIRES COLONIAUX

Discussion d'une proposition; adoption.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de M. Estèbe relative aux limites d'âge des fonctionnaires coloniaux tributaires de la caisse intercoloniale de retraites. (N°s 103 et 292, année 1951.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Cortinchi, *rapporteur de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales.* Mesdames, messieurs, dans l'exposé des motifs de la proposition n° 103, son auteur, M. Estèbe, met l'accent sur les conséquences qui résultent, pour certains fonctionnaires coloniaux, de l'application des mesures prescrites par le décret du 21 avril 1950 portant règlement d'administration publique relatif au régime des pensions de la caisse intercoloniale de retraites. Ce décret remplace le décret du 1er novembre 1928 dont il abroge les dispositions essentielles, notamment celles de l'article 18, aux termes desquelles les fonctionnaires, entrant dans les cadres après l'âge de trente ans, pouvaient être maintenus en activité jusqu'à soixante ans, s'ils ne réunissaient pas, à cinquante-cinq ans, les conditions exigées pour obtenir une pension d'ancienneté.

Aucune disposition de cet ordre ne se retrouve dans le décret du 21 avril 1950. La règle est désormais la même pour tous: tout fonctionnaire atteint par la limite d'âge de son cadre est mis à la retraite; avec une pension d'ancienneté, s'il compte vingt-cinq ans de service dont quinze de présence effective outre-mer; avec une pension proportionnelle dans tous les autres cas.

Certes l'institution de la pension proportionnelle représente pour l'ensemble du personnel colonial une innovation heureuse qu'il ne s'agit nullement de remettre en question. Votre commission estime cependant — suivant en cela l'auteur de la proposition — que la réglementation actuelle peut et doit être assouplie de manière que, comme par le passé, il demeure loisible aux fonctionnaires, tard venus dans l'administration, de prolonger leur activité en vue de bénéficier de conditions plus avantageuses pour la liquidation de leur pension.

A cet effet, M. Estèbe propose de compléter l'alinéa 3 du paragraphe III de l'article 6 de la loi du 20 septembre 1948, par les dispositions suivantes:

« Toutefois les fonctionnaires anciens combattants, entrés après trente ans dans les cadres, au titre des emplois réservés, conserveront en matière de prolongation d'activité les avantages qu'ils détenaient sous le régime antérieur. »

Ce texte appelle de la part de votre commission les observations suivantes:

1° Le membre de phrase « au titre des emplois réservés » exclut du bénéfice du droit à prolongation d'activité les fonctionnaires anciens combattants ou non, recrutés à tout autre titre. Il restreint ainsi considérablement la portée du texte et, ce qui est plus grave, il établit entre anciens combattants une distinction que rien ne justifie — c'est, en effet, la qualité d'ancien combattant et non le mode de recrutement qui doit être constitutive du droit dont il s'agit;

2° Ni le décret du 1er novembre 1928 sur le régime des pensions des fonctionnaires tributaires de la caisse intercoloniale de retraites, ni le décret du 19 février 1937 relatif aux limites d'âge de ces mêmes fonctionnaires, ne contiennent de dispositions particulières en faveur des anciens combattants. L'un et l'autre ont une portée générale et les mesures qu'ils prescrivent s'appliquent à l'ensemble du personnel qu'ils régissent;

3° La loi du 20 septembre 1948, dont les dispositions bénéficient aux seuls fonctionnaires de l'Etat, a pour objet de déterminer les conditions générales d'ouverture du droit à pension et non de fixer les limites d'âge. Une disposition particulière relative aux limites d'âge qui sont fixées par des textes spéciaux, ne peut, à notre avis, trouver place dans cette loi.

Pour le personnel colonial la matière est régie par la loi du 27 août 1947. L'article unique de cette loi abroge le décret du 27 novembre 1946 relevant les limites d'âge des fonctionnaires tributaires de la caisse intercoloniale, et frappe de caducité tous les textes antérieurs permettant le recul de la limite d'âge, quand il dispose, *in fine:*

« Nonobstant toutes dispositions contraires les personnels des cadres généraux des colonies ne peuvent avoir des limites d'âge supérieures à celles des gouverneurs et administrateurs coloniaux. »

Les limites d'âge des gouverneurs et administrateurs étant respectivement de 57 et 55 ans, il s'ensuit qu'aucun fonctionnaire ne peut prolonger son activité au delà de ces limites. Il est hors de doute que tant que ces dispositions législatives resteront en vigueur, les fonctionnaires coloniaux ne pourront bénéficier des avantages reconnus aux fonctionnaires métropolitains par la loi ou le règlement. Et ce n'est certainement pas en apportant à la loi du 20 septembre 1948 les modifications proposées par le texte analysé ci-dessus que la situation des fonctionnaires intéressés se trouvera pour autant modifiée. En effet, dire qu'ils « conserveront les avantages qu'ils détenaient sous le régime antérieur » sans préciser ni la nature de ces avantages, ni le régime auquel ils étaient dus, revient à les maintenir sous le régime de la loi du 27 août 1947 qui, nous le rappelons, ne contient aucune disposition permettant le recul de la limite d'âge.

Voilà pourquoi votre commission a décidé, à l'unanimité des membres présents, de modifier sensiblement, non pas dans son esprit, mais dans sa forme, la proposition qui vous était présentée.

Le texte nouveau qui vous est soumis correspond à une double intention:

Rétablir le personnel colonial dans les droits qui lui ont été retirés par la loi du 27 août 1947; faire disparaître les inégalités de traitement qui peuvent exister entre fonctionnaires selon qu'ils servent en deça ou au delà des mers.

L'article 1er abroge la loi du 27 août 1947.

L'article 2 rend à l'exécutif le pouvoir qu'il avait exercé de tout temps, avant l'intervention de la loi du 27 août 1947, de procéder, par voie de décret, à la fixation des limites d'âge du personnel relevant de son autorité. Pourquoi le décret, plutôt que le décret en forme de règlement d'administration publique, ou la loi ?

Il est évident que les textes réglementant la matière doivent être pris, en considération de la diversité des territoires, des conditions de climat, de nature, de travail et de vie. Il n'est pas douteux non plus que ces considérations particulières ne peuvent échapper à l'autorité qui a la charge d'administrer à la fois les territoires et le personnel auxquels les textes édictés vont s'appliquer.

Dans ces conditions, nous ne voyons que des avantages à ce que le droit de réglementation appartienne à l'autorité la plus compétente et la mieux informée.

L'article 3 limite les pouvoirs de l'exécutif, fait rentrer le personnel colonial dans le droit commun et le met à l'abri de tout abus de pouvoir. En effet, la réglementation générale relative au relèvement des limites d'âge est réservée à la puissance législative métropolitaine; elle s'applique aussi bien aux fonctionnaires métropolitains qu'aux fonctionnaires d'outre-mer. Il n'est pas possible de la modifier par décret.

Tels sont les motifs qui ont inspiré les décisions de votre commission. Elles sont conformes à l'esprit de la proposition qui les a provoquées. Elles permettent de mettre fin à un état de choses préjudiciable à l'ensemble du personnel colonial, état de choses créé par une loi dont nous poursuivons l'abrogation dans le texte de la proposition que votre commission de la législation vous demande d'adopter. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de la proposition.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de la proposition.*)

M. le président. Je donne lecture des deux premiers alinéas de la proposition:

« Proposition en vue de rétablir les fonctionnaires d'outre-mer, dans les droits qu'ils détenaient en vertu de la réglementation antérieure.

« L'Assemblée de l'Union française invite le Gouvernement à présenter devant l'Assemblée nationale un projet de loi dont les dispositions pourraient être les suivantes: »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les deux premiers alinéas de la proposition.

(*Les deux premiers alinéas de la proposition, mis aux voix, sont adoptés.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — La loi du 27 août 1947 relative aux limites d'âge du personnel colonial est abrogée. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 2:

« Art. 2. — Les limites d'âge des fonctionnaires relevant du ministère de la France d'outre-mer sont fixées par décret. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 3:

« Art. 3. — L'ensemble des textes législatifs ou réglementaires relatifs au relèvement des limites d'âge des fonctionnaires métropolitains est applicable aux fonctionnaires visés à l'article 2 de la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(*L'article 3, mis aux voix, est adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition.

(*L'ensemble de la proposition, mis aux voix, est adopté.*)

— 9 —

TERRITOIRES D'OUTRE-MER; CODE DE LA NAVIGATION FLUVIALE

Discussion d'une demande d'avis; adoption d'un avis.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Durand-Réville, sénateur, tendant à instituer un code de la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer de l'Union française. (Nos 241, année 1951 et 16, année 1952.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Antonini, *rapporteur de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales.* Mesdames, messieurs, il n'existait pas de droit fluvial en France avant la loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et sur l'hypothèque fluviale.

La situation a changé depuis cette date et l'on peut dire que les bateaux de rivière ont, quant à l'objet de la loi du 5 juillet 1917, un régime qui les rapproche étroitement de leurs aînés, les navires de mer.

Les bateaux, comme le sont déjà les navires depuis 1874, sont plutôt assimilés à des immeubles et les lois de 1864 et 1917 ont calqué leurs principales dispositions sur celles du droit immobilier. Un bateau, bien qu'il soit toujours un meuble corporel, ne tombe plus sous le coup des articles 1141 et 2269 du code civil.

Le bateau a un état civil; il doit être immatriculé tout comme un immeuble et l'acquéreur entre vifs doit faire inscrire son titre s'il veut le rendre opposable aux tiers. Les bateaux sont susceptibles d'hypothèques, mais uniquement par la volonté des parties, à l'exclusion de toute hypothèque légale ou judiciaire et la saisie des bateaux n'est plus la saisie-exécution, mais une procédure modelée de très près sur la saisie-immobilière.

Cependant, la législation de 1917 n'est pas allée très loin et comporte, surtout avec le développement économique moderne, de nombreuses lacunes. Cette situation paraît d'autant plus paradoxale en France que la plupart des pays européens se sont préoccupés d'avoir une codification en matière de navigation intérieure. Mais que dire dans les territoires d'outre-mer où la loi du 5 juillet 1917 n'a jamais été promulguée, sauf dans les anciens états de la fédération indochinoise, par voie de décret interprétatif. Pourtant on ne saurait avancer que les grandes voies navigables n'y existent pas, pour ne parler que du Sénégal et du Niger en A. O. F., de l'Ogooué, du Congo ou de l'Oubangui en A. E. F., et encore moins que les conditions de navigabilité y soient plus faciles, à raison de la longueur des parcours, la nature même des fleuves, leurs variations de débit, en fonction du régime des pluies, des rapides, des bancs de sable, etc.

C'est pour répondre à cette lacune grave et nuisible à l'essor des pays et territoires d'outre-mer, que M. le sénateur Durand-Réville, dont on connaît le soin vigilant qu'il apporte à donner une solution rationnelle à toutes les questions d'Union française, a déposé le projet de loi dont nous sommes saisis ce jour. Le sénateur du Gabon a voulu doter les pays et territoires d'outre-mer d'un véritable code fluvial. Avant d'en analyser les grandes lignes et d'entrer ensuite dans le détail de ses dispositions particulières, nous voudrions examiner les différentes conceptions qui pouvaient se présenter à l'esprit dans la rédaction d'un pareil code.

Trois conceptions sont possibles: celle qui assimile les transports intérieurs aux autres transports terrestres, celle qui les assimile aux transports maritimes, celle enfin qui les règlemente d'une manière propre.

L'exemple des lois fluviales étrangères, dont nous avons parlé plus haut, invitait à rapprocher très fortement la navigation intérieure de la navigation maritime. Dans la loi allemande du 15 juin 1895, la symétrie est complète entre les deux genres de navigation et la législation appliquée se tient sans cesse sur un plan parallèle à la loi maritime. Seules certaines solutions diffèrent en raison des caractères spéciaux de la navigation fluviale: en somme on a voulu l'assimilation du droit fluvial au droit maritime, sous réserve des différences de nature des deux navigations. Ce sont les mêmes principes qui ont guidé les législateurs de Belgique et surtout des Pays-Bas.

N'était-il pas préférable, pour la France, tout en s'inspirant des lois étrangères et de la réglementation maritime française, de faire quelque chose de national et définir une réglementation propre ?

C'est ce qu'avait pensé la commission d'études législatives qui avait adopté, en 1923, le projet sur la navigation intérieure établi par le professeur J.-P. Niboyet de la faculté de droit de Strasbourg, et qui est un véritable petit code de la navigation fluviale. Ce travail dont on peut regretter de voir qu'il n'ait pas encore eu de suite législative, a été repris par le comité central de la France d'outre-mer et plus particulièrement son centre d'études législatives et juridiques. Ce dernier s'est inspiré également du décret du 13 avril 1927 qui a institué l'hypothèque fluviale en Indochine.

Le sénateur du Gabon a pris à son compte et mis en forme de projet de loi les résultats des travaux de ces diverses commissions particulièrement compétentes.

Il pose d'abord en principe que l'immensité des parcours des fleuves d'outre-mer, qui roulent à travers divers territoires nettement différents à tous égards, et parfois étrangers, nécessite une législation générale formulant les grandes règles juridiques de la navigation fluviale, laissant aux chefs de fédérations le soin de prendre, en conformité avec la législation locale, sur avis des assemblées représentatives, les arrêtés nécessaires à son application territoriale.

Il définit ensuite le régime juridique du bateau, en tant que bien patrimonial, l'armement fluvial et son affrètement, ainsi que les risques de la batellerie.

Il envisage d'abord l'engin avec lequel la navigation se fait et qu'il faut connaître, puis ceux qui l'exploitent commercialement (armateurs et bateleurs) appelés à engager des équipages et à avoir des capitaines pour agents. Ensuite ceux qui se servent de la batellerie pour effectuer leurs transports: les chargeurs et tout naturellement les cargaisons. Enfin, les risques inhérents au milieu fluvial, leur assurance et leur répartition entre les intéressés.

Ainsi tout naturellement se présente la codification des règles concernant ces divers éléments de la navigation: le bateau, l'armateur ou batelier, le capitaine, la cargaison, les risques dont les précédents sont appelés à souffrir. Ce projet vise les bateaux d'un tonnage déterminé, imamtriculés ou non immatriculés, ainsi que les trains de bois flottés, qui font l'objet d'une loi spéciale en Allemagne (loi du 15 juin 1885) et qui ont une si grande importance en Afrique noire (A. E. F. principalement).

Cela dit, nous entrerons dans le détail des titres et des chapitres.

Le titre Ier était bien intitulé « Des bateaux, de l'immatriculation et des hypothèques ».

En fait rien n'était dit de l'immatriculation, opération essentielle et primordiale, dans toute codification maritime et fluviale, comme immobilière d'ailleurs. Nous avons comblé cet oubli, dans un chapitre 1er, traitant de « l'immatriculation des bateaux », en reprenant les articles correspondants de la loi du 5 juillet 1917, dans leurs dispositions générales, laissant aux hauts commissaires et gouverneurs généraux le soin de prendre des dispositions particulières pour leur application.

En ce qui concerne le tonnage des bateaux soumis à immatriculation, l'auteur du projet s'est inspiré des dispositions du décret du 13 avril 1927 transposant en Indochine les principes de la loi du 5 juillet 1917: liberté pour les bateaux à propulsion mécanique avec minimum de 16 tonnes pour les autres. Votre commission a estimé que les bateaux à moteur devraient avoir un minimum de tonnage égal à 5 tonnes pour être soumis au régime de l'immatriculation.

Dans un chapitre II, traitant des « hypothèques et des mutations des bateaux immatriculés », et bloquant les deux chapitres du projet de l'auteur, il est précisé que les hypothèques ne peuvent être que contractuelles et par écrit, doivent être rendues publiques et sont assimilées aux hypothèques immobilières. Le régime des mutations des bateaux s'inspire également des dispositions du régime foncier, en vigueur plus spécialement dans les territoires d'outre-mer.

Enfin le dernier chapitre III traite des arrêtés qui sont laissés à la discrétion des chefs de fédérations pour l'application des diverses dispositions de ce titre premier.

Le titre II s'applique « aux propriétaires de bateaux, aux capitaines ou patrons et aux équipages ».

C'est ainsi que le chapitre premier définit la responsabilité civile du propriétaire du bateau par rapport au capitaine ou patron et ses autres préposés. Votre commission l'a limitée à l'exercice de leurs fonctions tout en maintenant cette responsabilité quant aux engagements souscrits par le personnel dans la limite des pouvoirs qui lui ont été conférés par écrit. Il traite également de l'abandon du bateau, de ses conséquences, des clauses de non-responsabilité du transporteur, limitées aux fautes nautiques du capitaine, en dehors des fautes commerciales.

Le chapitre II traite du capitaine ou patron, dont il donne la définition: c'est celui qui dirige le bateau, l'expression de capitaine s'appliquant plus spécialement aux bateaux à propulsion mécanique et la seconde aux autres bateaux de toute nature. Ce chapitre traite des conditions d'engagement, régies par les dispositions du code civil et du code du travail, lorsqu'il sera en vigueur dans les territoires d'outre-mer, des conditions de renvoi ou de départ, des obligations du capitaine et de ses droits.

Le chapitre III traite de l'équipage du bateau, dont les conditions d'engagement et de licenciement sont régies par les mêmes principes que pour le capitaine. Pour ce dernier, comme pour l'équipage, les salaires se prescrivent pour un an.

Dans l'ensemble, peu de modifications ont été apportées au texte primitif du titre II du projet de loi. Votre commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de rendre applicables les dispositions de ce titre II, comme des autres d'ailleurs, aux bateaux non immatriculés, qui ne rentrent pas dans le champ d'application du projet limité aux bateaux immatriculés et d'un tonnage déterminé. Elle a également supprimé l'article 20 du projet relatif à l'innavigabilité du bateau, dont le transporteur doit être rendu responsable. Elle a précisé enfin que le capitaine congédié sans préavis aura droit à une indemnité de licenciement, en plus de tous dommages et intérêts, si ce renvoi n'est pas motivé par des fautes lourdes.

Le titre III s'occupe « du contrat d'affrètement ».

Le chapitre premier traite de celui des bateaux. Il donne la définition de l'affréteur, et stipule les clauses et conditions du contrat d'affrètement, ainsi que du connaissement. Il traite également du fret, des délais de déchargement ou embarquement, des surestaries, de l'arrimage, des avaries apparentes ou non apparentes, de la responsabilité du ou des transporteurs successifs, des réclamations.

Le chapitre II stipule les clauses et conditions d'affrètement, du connaissement, de la vente et de la mise en gage des trains de bois flottés. Il s'agit, en l'espèce, vous le savez, d'un long radeau de bois flotté, composé d'un ensemble souvent considérable de billes de bois, reliées entre elles par des grappins, flottant naturellement, pouvant se déplacer par ses propres moyens ou pouvant être tracté par un remorqueur comprenant un équipage parfois de plusieurs hommes avec hutte ou case d'habitation sommaire.

Le titre IV s'applique « aux risques de la navigation ou batellerie ».

Le chapitre premier traite des avaries communes, qui seront soumises aux règles du code de commerce sur l'avarie maritime, sauf convention expresse. Par ailleurs, ces avaries communes ne confèrent aucun privilège sur le bateau au profit de l'armateur ou des proprirétaires des marchandises sacrifiées.

Le chapitre II définit les dispositions relatives à l'abordage, à l'assistance et au sauvetage, qui sont identiques à celles de la navigation maritime, ainsi que la compétence du tribunal, à l'exception cependant du cas où le bâtiment est abandonné sans danger immédiat, ce qui peut arriver parfois en navigation fluviale.

Toutes ces dispositions s'appliquent également aux trains de bois flottés.

Le titre V traite plus spécialement des « assurances fluviales ».

Le chapitre premier définit avec les dispositions générales, l'objet, les clauses et conditions du contrat de police.

Le chapitre II énumère les risques assurés, la durée de la garantie, ses limites, ainsi que le recours des tiers. La plupart de ses articles, d'ailleurs, sont la reproduction des articles du code de commerce traitant de la même matière (301 à 336).

Le chapitre III est relatif aux clauses de nullités et résiliations du contrat d'assurance, mauvaise foi, nouvelles de dernière heure, excédent de valeurs, modification du trajet, faillite, vente volontaire ou forcée.

Le chapitre IV traite plus particulièrement, en trois sections, des sinistres. La première a trait à l'estimation du dommage,

aux obligations réciproques de l'assureur et de l'assuré; la deuxième section s'applique au délaissement de la cargaison ou du bateau, et de ses diverses conditions et circonstances; la troisième section traite enfin des payements, prescriptions et déchéances, des indemnités d'assurances.

Dans les divers chapitres de ce titre notre commission n'a pas apporté également de grandes modifications; elle a supprimé cependant l'article 160 du projet relatif aux infractions, aux règlements; en raison même de la nature des fleuves des territoires d'outre-mer et de la plupart des équipages, la commission a estimé en effet qu'elle ne pouvait consentir à ce que les risques provenant des contraventions à ces règlements ne soient pas garantis par l'assurance.

Le titre VI, relatif aux dispositions générales, stipule comme dans le titre premier, relatif à l'immatriculation, que les mesures d'exécution de la loi feront l'objet d'arrêtés, et non de décrets comme indiqué dans le texte, des hauts commissaires.

Ainsi donc, le texte qui vous est soumis constitue la charte juridique de la navigation fluviale, et réglemente, d'une façon précise sous réserve des conditions territoriales, les clauses et conditions de tout transport par bateau. Il répond au but essentiel de donner toute garantie à la navigation intérieure et de permettre son plein essor. Mais il aura aussi une répercussion sociale, indiquée par son auteur: en définissant les responsabilités de chacun il permettra une meilleure utilisation des navigateurs et mécaniciens autochtones qui seront, sans doute après des stages de perfectionnement, à même de déployer efficacement leurs dispositions naturelles dans ce domaine.

L'auteur de la proposition de loi compte beaucoup sur notre Assemblée, pour stimuler le Parlement, afin de doter l'Union française d'une réglementation qui favorisera incontestablement l'essor économique des territoires et pays d'outre-mer. Nous ne saurions, quant à nous, que vous inviter à répondre à l'appel de M. le sénateur Durand-Réville, et à donner un avis favorable au texte qui nous est soumis, modifié par votre commission ainsi que je vous l'ai exposé. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Schmitt, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.* Mesdames, messieurs, sur un sujet aussi vaste, je n'ai pas l'intention, après le rapport très précis et très intéressant présenté par le rapporteur de la commission saisie au fond, notre collègue M. Antonini, d'entrer dans les détails. Je voudrais cependant attirer l'attention de l'Assemblée sur la généralité et l'ensemble du problème.

L'esprit dans lequel la proposition a été présentée m'est apparu comme extrêmement pratique et visant à un certain nombre de faits précis, dont je suis très loin de négliger l'importance et l'utilité, croyez-le bien. Cet esprit est éminemment, à mon sens, financier et bancaire. En effet, dans le texte proposé on commençait par parler de l'hypothèque du bateau avant même d'avoir parlé de son immatriculation. Ceci est un exemple. La commission de la législation et son rapporteur ont remis en ordre plus logique la présentation et, pour ma part, je les en remercie. Il n'en reste pas moins que l'un des buts est bien la possibilité d'hypothéquer les navires.

Un autre but est la possibilité de négocier sur connaissement, c'est-à-dire de rendre mobilisable la valeur représentée par la marchandise embarquée sur un fleuve dans les conditions analogues aux conditions que nous rencontrons dans le transport par mer au titre du code du commerce.

Ces deux buts sont — et j'y insiste — parfaitement légitimes et utiles. Il est certain, en effet, que ceux qui ont immobilisé des capitaux importants dans la construction de bateaux de rivière ont besoin de liquidités pour continuer leur exploitation, et que l'extension de la loi française, en général, non encore applicable aux bateaux de rivière outre-mer, leur en fournirait l'occasion. Ils facilitent ainsi l'entreprise qu'ils exploitent en lui accordant des crédits.

En ce qui concerne les chargeurs, nous connaissons leurs difficultés de trésorerie et c'est pourquoi nous comprenons fort bien le but recherché.

Examinant le point de vue du fabricant, j'aurais préféré un texte visant les deux buts précités, ou deux textes distincts les visant directement, plutôt que d'englober ces deux points, à mon sens primordiaux, dans un ensemble d'autres questions dont l'homogénéité est peut-être moins sûre. On a commencé par définir ceux des bateaux qui pourront être immatriculés et la commission a précisé des limites de tonnage suivant le mode de propulsion, et ainsi, pratiquement, suivant leur valeur.

Cependant, si nous nous engageons dans la voie de l'immatriculation, nous savons d'où nous partons, mais nous ne savons pas où nous arriverons. Je crains que nous n'arrivions à une extension des premières notions incluses dans le texte qui nous est proposé aujourd'hui, extension peut-être utile, mais susceptible de devenir lourde, coûteuse et encombrante. L'avenir le dira.

En effet, si nous immatriculons — ce qui est logique et raisonnable — ces bateaux de rivière et si nous traitons de l'assurance de ces bateaux, il est évident que les polices d'assurance seront à des taux plus ou moins élevés suivant la qualité et l'entretien. L'âge du navire sera facilement défini par son certificat d'immatriculation, mais son entretien, sa valeur marchande, sa capacité de résister aux dangers devant lesquels il se trouvera par mauvais temps ou dans les remous, ne pourront être précisés qu'en le suivant d'une façon régulière. Le même travail est fait en ce qui concerne les navires de mer par des sociétés de classification. Peu à peu nous arriverons à cette classification et à la cotation des bateaux de rivière. Je ne pense pas que ce soit une chose souhaitable au début, non pas que cela ne représente un intérêt certain quant à la connaissance de ces bateaux, mais parce que je crains que cela n'amène une profusion lourde et coûteuse de personnes et d'organismes.

Si la classification des bateaux de rivière est décidée, il sera nécessaire, en ce qui concerne notamment les bateaux destinés à transporter des passagers, que l'autorité intervienne pour empêcher de naviguer ceux dont la classification sera mauvaise. Par suite, nous verrons apparaître le groupe de fonctionnaires chargés de représenter l'Etat, appelés actuellement pour la mer « inspecteurs de la navigation », autoriser ou non, suivant les conditions d'entretien, le départ du navire, et dans le cas présent, le départ du bateau.

Je crains que ce texte, en embrassant un nombre trop important de questions relatives à la navigation, ne porte beaucoup plus loin que son auteur ne le pense au départ. Que cette extension du texte soit souhaitable, c'est possible. Je ne veux, pour l'instant, prendre aucun parti sur la question; je tiens seulement à souligner à l'Assemblée un phénomène qui me semble inévitable et qui sera inscrit dans les faits à partir du moment où le présent texte deviendra une loi.

Au point de vue du droit, j'aimerais attirer l'attention de l'Assemblée sur la tendance d'assimiler, pour autant qu'il est possible, le régime juridique de ces bateaux de rivière au code civil. C'était ce que notre rapporteur au fond exprimait tout à l'heure par les mots: « se rapprocher d'une législation qui nous soit propre ». Je voudrais mettre l'Assemblée en garde contre un danger de cartésianisme peut-être un peu excessif; il est utile que les différents textes législatifs de l'Union française soient marqués de la même pensée juridique; il est également utile que les textes se rapportant à des appareils aussi mobiles que des bateaux se rapprochent des règles internationales, mais n'oublions pas — et je ne veux citer qu'un exemple — que le fleuve Niger passe par des territoires français, mais aussi par des territoires anglais. Si nous nous maintenons dans les positions de droit français pur, il faudrait modifier les règles appliquées au bateau lorsqu'il traverse la frontière théorique et abstraite qui sépare le territoire français du territoire anglais.

Il existe, par conséquent, un danger dans cette centralisation vers le code civil. J'ai eu l'occasion d'exprimer ma pensée à ce sujet devant la commission saisie au fond, qui a bien voulu m'écouter et qui, en plusieurs cas, a abondé un peu dans mon sens, de sorte que le texte qui nous est présenté est peut-être un peu moins dirigé vers le code civil que le texte original. J'en remercie la commission. Je n'ai pas l'intention, d'ailleurs, d'entrer dans le fond du sujet ni de déposer d'amendement à cet égard, car je pense que l'unité du texte doit être maintenue. Je tenais seulement à montrer les risques qui peuvent en découler et à demander, autant que faire se peut, que dans les amendements qui pourront être présentés, on tende vers les règlements internationaux de préférence aux règlements nationaux.

Les grandes questions abordées par le texte présupposent un certain nombre d'infrastructures que nous connaissons mal et qui, pratiquement, n'existent pas. Nous n'avons pas, dans l'outre-mer, une réglementation fluviale véritablement homogène et solidement établie. Nous n'avons pas de moyens de faire appliquer les règles les plus générales et les plus usuelles de la sécurité de la circulation.

Le personnel qui sera engagé le sera selon ses aptitudes, selon son origine géographique, selon le hasard aussi, et cependant,

le texte qu'on nous présente demande au capitaine ou au patron des connaissances, des responsabilités que nous ne sommes pas certains de voir posséder par tout homme engagé sans contrôle au titre de capitaine.

Dans la navigation maritime, il existe un mode de formation des états-majors, et spécialement des capitaines, mode de formation lourd, lent, évidemment théorique, coûteux, mais qui donne de bons résultats, et qui fournit, en particulier, une qualité moyenne connue de ceux susceptibles de devenir des capitaines de navire. Pour ces bateaux de rivière, il n'est pas question de proposer des brevets — ce sera peut-être la suite logique de notre texte — mais pour l'instant, la question n'est pas posée.

Est-il donc plus facile d'être le capitaine ou le patron d'un bateau de rivière que le capitaine d'un navire de mer ? Oui et non. Oui, en ce sens que certains calculs astronomiques n'existent pas; oui, en ce sens que certaines connaissances géographiques extérieures et diverses n'existent pas non plus — ou, plus exactement, ne sont pas requises —; non, et je le dis très fermement et très nettement, en ce sens que la navigation en vue de côtes — et c'est le cas permanent de la navigation de rivière — est la plus dangereuse, la plus fatigante et la plus difficile qui soit. J'en fait appel à tous ceux qui ont travaillé ou navigué de façon suivie sur des navires de mer. Le principe général est le suivant: sur mer, on est tranquille; le danger commence quand on approche de la terre. Le danger sera donc permanent en ce qui concerne nos capitaines ou patrons de bateaux. Ils seront, me direz-vous, très au courant des détails et de l'existence des bancs ou des dangers, des rapides, de leurs rivières ou de leurs fleuves, certes; mais ces dangers sont mouvants, mobiles, et par suite ils ne les connaîtront pas au retour d'un voyage relativement prolongé qui les aura tenus longtemps absents de leur région.

Cela nous mène tout droit à la signalisation et au balisage, autres conséquences qui me semblent revenir en cascade. Ce balisage mobilise le matériel des travaux publics, leurs navires baliseurs, leurs équipes de sondage qui relèvent perpétuellement la position des bancs.

Pourquoi n'irions-nous pas non plus jusqu'au pilotage qui permet de mettre à la disposition du passant, qui n'est pas au courant de l'état actuel des dangers, celui qui ne s'est pas absenté et qui, connaisasnt la modification des fonds et des bancs, pourra le conseiller utilement ?

Tels sont, messieurs, les faits théoriques et dangereux qui ressortent de la proposition dont nous délibérons si, ultérieurement et pour un intense trafic de rivière, de telles mesures étaient prises. Elles pourraient être prises avec des modalités différentes, étant donné qu'elles ne seraient pas grevées de la lourde charge du passé que nous trouvons dans nos vieilles rivières et nos vieux fleuves de France métropolitaine. Mais ce qu'il faudra éviter, c'est l'alourdissement de l'intervention administrative dans le fonctionnement du transport de rivière dans l'outre-mer.

Pourquoi sommes-nous, à la commission des affaires économiques, favorables à l'établissement de ce code de la navigation ? C'est que ceux qui immobilisent des sommes importantes pour créer des moyens de transport et augmenter l'importance des réseaux existants, se lancent dans une aventure qui peut être dangereuse, qui sera certainement coûteuse. Développant ainsi les richesses locales, ils méritent d'être aidés financièrement.

Mais nous espérons que l'essor ainsi donné à la législation n'aura pas pour effet inverse d'alourdir leurs frais d'exploitation au point de voir disparaître du fleuve, trop bien entretenu — ce n'est encore qu'une hypothèse — des bateaux devenus d'un entretien trop coûteux.

Je voudrais sur un point faire appel à la commission saisie au fond. Il s'agit d'un article, mais je voudrais profiter de ce que je suis à la tribune pour en parler.

On nous dit à l'article 88 — et c'est aussi parce que je possède certaines connaissances techniques que je me permets de faire ectte objection — que « le sauvetage d'un bâtiment abandonné par son équipage ne donne lieu à aucune rémunération si le bateau ne se trouve pas en danger immédiat »; je vous réponds: Prenez garde, messieurs, je vous en prie! Qu'est-ce qu'un bateau abandonné par son équipage et qui n'est pas en danger immédiat ? C'est un bateau qui a rompu ses amarres, qui n'est plus à son lieu de mouillage ou d'amarrage à quai et qui part à la dérive. Or, si vous refusez légalement toute indemnité au bateau passant aux environs, qui se sera contenté de passer une remorque et aura de nouveau amarré le bateau afin de le mettre hors d'état de s'endommager ou d'endommager d'autres bateaux, qu'adviendra-t-il ? Ce même bateau, passant à côté, se gardera de prendre une peine qui lui coûte, car il ne faut pas oublier qu'une heure de navigation, cela coûte, qu'un capitaine est responsable vis-à-vis de son armement. Il ne fera pas ce geste, d'autant plus que, s'il a un peu de temps à perdre, il préférera attendre auprès du bateau abandonné le moment où il sera véritablement en danger pour lui passer alors la remorque. Mais peut-être sera-t-il trop tard.

Il y a donc là un danger grave et je vous demande d'y faire attention.

M. le rapporteur. Mon cher collègue, je vais me permettre de vous poser une question: avez-vous l'intention d'intervenir ultérieurement sur cet article 88, ou faites-vous seulement une observation ?

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. C'est une simple observation.

M. le rapporteur. Permettez-moi alors de répondre immédiatement et sur un plan très général.

Nous sommes très sensibles à l'argumentation que vous donnez, mais, dans notre esprit, il ne s'agit pas de ce que vous signalez. Nous envisagions l'article 88 d'une autre façon. Vous savez que les équipages de ces bateaux ne sont pas très considérable. Ils comportent deux, trois, quatre, peut-être cinq hommes d'équipage, tous pour la plupart autochtones. Et il arrive parfois qu'ils descendent à terre et, aux termes de la navigation maritime, le bateau est donc abandonné, du fait que personne n'est à bord. Le bateau est en sûreté, il ne court, et ne fait courir, aucun danger à qui que ce soit. Mais, du fait qu'il est abandonné par son équipage, même momentanément, quelqu'un peut survenir et dire: « Je sauve ce bateau, qui est abandonné! »

Dans le cas que vous signalez, le bateau qui rompt ses amarres est en danger. Nous pouvons supposer qu'entraîné par le courant il s'échoue. Et si nous avons maintenu cet article, c'est pour le cas d'abandon de l'équipage, je le répète.

Voilà l'explication que je tenais à vous donner.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Je crois que l'on pourrait très bien obtenir qu'il reste toujours un homme à bord.

M. le rapporteur. Si l'on pouvait!... Mais ce n'est pas dans le cadre de notre projet.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. J'en ai terminé, et je n'ai l'intention d'intervenir à nouveau que sur quelques points dans le courant de la discussion.

Je vous demande simplement de penser aux conséquences de ce texte, et je demande qu'il soit bien entendu dans l'esprit des uns et des autres qu'au moins temporairement — tant qu'une extension importante n'aura pas été donnée à la navigation fluviale de l'outre-mer — nous ferons tout le possible pour empêcher que, par un excès de bonne volonté ou de zèle, on ne surcharge ou ne grève de frais trop lourds des exploitations déjà fort difficiles et qui comportent en elles-mêmes des risques suffisants sans que des textes nouveaux ne viennent en ajouter d'autres.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission du plan de l'équipement et des communications.

M. Paul Tétau, *rapporteur pour avis de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* Mesdames et messieurs, votre commission du plan, de l'équipement et des communications, saisie pour avis sur la proposition de loi de M. le sénateur Durand-Réville tendant à instituer un code de la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer de l'Union française, a tenu à formuler, sur ce texte, quelques observations.

Le titre de la proposition de loi de M. Durand-Réville semble indiquer que son auteur a voulu codifier la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer et cela sous tous ses aspects. Nous basons notre affirmation sur les arguments développés dans l'exposé des motifs. Mais la lecture des divers articles de cette proposition de loi fait ressortir toutefois que son

auteur a surtout élaboré une législation en vue de régler entre chargeurs, affréteurs et assureurs les litiges nombreux qui, hélas! ne manquent pas de naître à la suite des accidents divers que nous avons à déplorer chaque année.

Nous aurions souhaité, pour notre part, que l'auteur du projet se penchât sur les causes des accidents afin de tenter de les réduire dès l'origine par l'institution d'une réglementation précise. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*) Nous plaçons la protection du travailleur, à quelque hiérarchie qu'il appartienne, au premier plan de nos préoccupations. (*Applaudissements à gauche.*) Aussi pensons-nous qu'assurer la sécurité du personnel par un contrôle sérieux de ces bateaux qui se livrent à la navigation fluviale, c'est diminuer de ce fait les risques d'accidents de toutes sortes, et par là même réduire considérablement les pertes en vies humaines, comme d'ailleurs les pertes matérielles. (*Très bien! très bien!*)

Votre commission de la législation — et l'excellent travail dont vient de nous donner connaissance son rapporteur, M. Antonini, le prouve — a apporté au texte initial des retouches dont nous nous félicitons. Par exemple un oubli d'importance a été comblé. Dans la proposition de loi de M. Durand-Réville, il n'était pas question de l'immatriculation des bateaux. Désormais, un chapitre entier, le chapitre 1er, est consacré à cette opération. Mais, mes chers collègues, si l'immatriculation qui va permettre d'établir l'état civil du bateau et aussi de le suivre est une nécessité, surveiller son état de santé en contrôlant sa navigabilité, son hygiène, la salubrité de son aménagement ainsi que la conservation des vivres, et puis, par un permis spécial, habiliter ce bateau à naviguer, n'est pas moins utile. Pour ce faire il faut envisager bien entendu une réglementation s'inspirant tout au moins de la loi du 16 juin 1933 tout en tenant compte des lieux, des traditions et des coutumes car, nous le savons nous aussi, il y a un monde entre la navigation fluviale dans nos pays où les voies navigables sont constamment entretenues, où les courants sont relativement faibles, où les obstacles à la navigation sont inexistants, et la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer de l'Union française où, en particulier, de longs trajets, sans aucune possibilité de secours immédiats, doivent impliquer nécessairement des précautions supplémentaires. (*Très bien! très bien!*)

Cette loi du 16 juin 1933 et ses règlements subséquents sont déjà applicables dans nos territoires d'outre-mer en ce qui concerne la navigation maritime. Mais une disposition spéciale, à cette époque-là, avait prévu qu'à cette législation demeureraient étrangers les navires ayant leur port d'attache dans les colonies françaises, pays de protectorat et territoires sans mandat relevant du ministère des colonies de l'époque.

Sans entrer dans les détails, disons que l'article 2 de cette loi, à notre avis, pourrait tout au moins utilement servir de base à l'établissement des conditions exigées en vue de la sécurité et de l'hygiène des bateaux se livrant, dans les territoires d'outre-mer, à cette navigation fluviale particulière. Il serait souhaitable ensuite — et à ce souhait nous attachons une grosse importance — que, partant de cette réglementation, le Gouvernement nous proposât dans les tout prochains mois à venir un texte organisant enfin la profession de tous ceux qui font métier de naviguer sur ces bateaux se livrant au transport fluvial, en s'inspirant le plus possible des règles édictées par l'inscription maritime. Nous souhaiterions, quant à nous, que ce texte comportât de plus un projet de caisse de prévoyance contre les accidents. (*Applaudissements.*)

Sous les quelques réserves que nous venons d'exposer, nous nous rallions au rapport présenté au nom de la commission de législation par M. Antonini, en vous demandant toutefois d'approuver les amendements, dont M. le président vous donnera lecture. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur les bancs des Etats associés.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

M. Paul Catrice. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Catrice.

M. Paul Catrice. Mesdames, messieurs et chers collègues, vous vous étonnerez peut-être de ce qu'un non-technicien intervienne après les trois éminents rapporteurs de la commission de la législation, de la commission des affaires économiques et de la commission du plan. C'est, toutefois, sur les nombreuses incidences sociales et culturelles — ou scolaires — de la question ici abordée que je me permets de prendre la parole.

J'ai déjà eu l'occasion d'intervenir à deux reprises — et vous avez bien voulu adopter mes deux propositions — sur la scolarisation des nomades des déserts et sur l'étude scientifique des déserts. Or, on a souvent dit que les bateliers étaient les nomades de l'eau, comme les forains ceux de la route. Il me semble donc nécessaire de considérer non seulement sous l'angle technique et économique, mais aussi sous l'angle social et culturel, cette catégorie, souvent oubliée, de nomades. Ceux-ci, à de nombreuses reprises, m'ont fait entendre leurs doléances — je parle de bateliers de la France métropolitaine.

« En fait, sinon en droit, me disaient-ils, nous ne sommes pas électeurs, car, si la loi nous permet de voter par correspondance, en fait les circonstances pratiques ne nous le permettent quasi jamais, et d'ordinaire l'on nous oublie; les parlementaires, les administrations nous négligent presque complètement. » C'est ainsi qu'ils m'ont demandé d'intervenir soit pour eux-mêmes, soit pour leurs collègues d'outre-mer; c'est pour eux que j'ai voulu parler à cette tribune, pensant que dans ce domaine social et culturel, de nombreuses initiatives peuvent être prises outre-mer en leur faveur, comme elles le furent, surtout en ces dernières années, en France métropolitaine. Je vous citerai à cet égard l'initiative heureuse de « l'Entraide sociale batelière », qui a son siège à bord de la péniche *Je Sers*, amarrée à Conflans-Sainte-Honorine, non loin d'ici; de l'organisation de cette « Entraide sociale batelière » et de ses œuvres annexes, sociales et scolaires, nos collègues d'outre-mer pourraient heureusement s'inspirer pour mener leur action en faveur des bateliers.

C'est donc sur trois points précis du domaine scolaire et social que j'interviendrai.

Mais je voudrais d'abord faire une remarque préliminaire: la proposition qui nous est présentée et rapportée de façon si précise aujourd'hui a pour auteur M. le sénateur Durand-Réville, assurément compétent et même « orfèvre » en la matière puisqu'il est président directeur général de la Société commerciale, industrielle et agricole du Haut-Ogoué — société qui s'occupe particulièrement de transports fluviaux — et, conjointement, administrateur des Messageries africaines et des Messageries du Sénégal. Or, cette proposition comporte, selon le rapport n° 16 de M. Antonini, 145 articles sur un sujet technique; je ne puis m'empêcher de penser à l'argument-massue que, précisément, M. le sénateur Durand-Réville a prétendu, en son temps, opposer au projet du code du travail outre-mer, argument faisant état des quelque deux cents articles, tous importants, selon nous, de ce projet. (*Sourires.*)

MM. Lévy et Kémajou. Très bien!

M. Paul Catrice. Je constate que M. le sénateur Durand-Réville, après nous avoir conseillé de nous en tenir aux principes généraux, ne prêche pas d'exemple dans sa proposition de loi. (*Sourires.*)

M. Junillon, *président de la commission.* Ne semez pas le vent, monsieur l'abbé. (*Sourires.*)

M. Paul Catrice. Or, cette proposition, certes très intéressante, a un objet plus technique, donc plus limité, qu'un code du travail embrassant l'ensemble des problèmes du travail outre-mer. Néanmoins, notre collègue du Conseil de la République nous apporte — et je l'en félicite — un texte complet et détaillé.

J'en arrive aux trois réflexions que je voulais vous soumettre. La première est d'ordre social proprement dit. En effet, le texte qui nous est présenté comporte plusieurs articles intéressant directement le social. Je regrette, d'ailleurs, de ne m'en être pas avisé plus tôt car la commission des affaires sociales eût pu, utilement, faire connaître son avis. Ainsi, les articles 31 et 32, en ce qui concerne le capitaine, 41, 43 et 44, en ce qui concerne l'équipage, entrent dans le cadre du code du travail outre-mer; il nous faudra donc, à ce titre, les étudier en détail.

C'est dans ce sens que, pour pallier ce qui m'a paru être une omission ou peut-être une simple lacune de rédaction, j'ai déposé deux amendements — j'espère que la commission voudra bien les accepter — afin de sauvegarder les droits du salarié, qu'il soit capitaine ou membre de l'équipage. Dans le même esprit, je me permets de me réjouir très vivement de l'amendement déposé par notre collègue, M. Paul Tétau, qui précise très heureusement, conformément d'ailleurs aux prescriptions du code du travail outre-mer, les conditions de salubrité et d'hygiène du personnel embarqué. C'est une lacune du texte de notre collègue, M. le sénateur Durand-Réville, qui se trouve comblée.

La seconde question est d'ordre culturel ou, plus exactement, scolaire, relativement à ce nombreux personnel de la batelle-

rie outre-mer. On m'a assuré, en effet, qu'il s'agissait d'un personnel extrêmement important; je n'ai pu me procurer le chiffre des effectifs, mais je me réfère à la métropole où, en 1950, l'ensemble de la navigation batelière comportait un tonnage total supérieur à celui de la marine marchande; il en trait de même, m'a-t-on dit, dans les territoires d'outre-mer, point que pourraient préciser M. Antonini ou M. Schmitt.

Donc, s'agissant d'un très nombreux personnel, je voudrais — bien que la question déborde un peu le cadre de la proposition de loi qui nous est aujourd'hui soumise — que l'on songeât de façon précise et concrète au problème scolaire posé par les enfants de ces bateliers.

Il y a quelque temps, l'Assemblée de l'Union française a bien voulu adopter une proposition que j'avais déposée sur la scolarisation des enfants de nomades. Je pense en effet, mes chers collègues, qu'il ne faut négliger aucune des catégories susceptibles de bénéficier de l'enseignement. Ces enfants de bateliers, comme ceux des nomades, doivent être scolarisés, et je n'admets pas du tout l'argument spécieux souvent présenté: Nous sommes surchargés; la scolarisation est une œuvre difficile; parons au plus pressé ». J'estime qu'il faut intégrer à la masse scolarisée toutes les catégories de la population, quelles qu'elles soient, et je souhaite très vivement que l'on n'oublie pas qu'il y a tous ces enfants de bateliers.

Déjà, dans la métropole, quelques réalisations excellentes furent accomplies. Par exemple, le département du Nord, et je vois mon collègue et ami, M. Coquart, marquer d'un signe son approbation, dont nous sommes fils tous deux, a ouvert une école-internat de bateliers pour les enfants des nomades de l'eau; une telle initiative pourrait trouver son écho dans les territoires d'outre-mer.

Quant à ma dernière et très brève observation, je la formulerai en posant une question à M. le rapporteur Antonini: la proposition que nous étudions vise-t-elle également les grandes compagnies de batellerie et ceux que l'on appelle dans la métropole les patrons bateliers ? En effet, je veux insister sur l'importance considérable de cette petite batellerie, de ce problème de l'artisanat batelier.

Dans la métropole, un conflit aigu oppose souvent les grandes compagnies batelières, qui tendraient à monopoliser cette forme extrêmement importante des transports fluviaux, et les patrons bateliers, artisans qui défendent leur pain, leur mode de vie et qui, malgré les pertes terribles que la guerre leur a fait subir, comptent encore 40 p. 100 des effectifs. Or, d'après les renseignements que j'ai recueillis, cette proportion serait du même ordre dans les pays et territoires d'outre-mer. Mon intervention vise donc à ce que, pas plus que dans la métropole, ne soient exagérément favorisées les grandes compagnies batelières au détriment de cette forme, si importante, de l'artisanat.

Dans le domaine social ou scolaire comme pour l'aide à l'artisanat, je me suis permis d'intervenir afin que l'on puisse donner à chacun, y compris les bateliers, les possibilités de vivre dignement. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, l'ampleur de ce projet justifie l'intervention de trois commissions, puisque M. l'abbé Catrice, intervenant en son nom personnel, a néanmoins développé le point de vue de la commission des affaires sociales.

M. Schmitt, rapporteur de la commission des affaires économiques, a traité en technicien de ce projet et de ses conséquences pratiques. M. Tétau, rapporteur d'une commission également technique, en a tiré argument pour nous proposer des dispositions qui n'entrent pas — je dois le dire — dans le cadre même de la discussion; j'ai eu soin de préciser dans mon rapport qu'il s'agissait de l'aspect juridique de la navigation et non de ses conditions techniques.

Deux techniciens, à des points de vue divers, ont donc mis l'accent sur les conditions de la navigation, préconisant le bon état de marche du bateau, soumis à des visites régulières, exigeant, en sus de la navigabilité, des installations confortables ou, au moins, sanitaires pour l'équipage, pour les réserves, etc.

Bien naturellement, la commission de législation désire avec vous que l'équipage des bateaux trouve à bord les meilleures conditions de confort et de sécurité. Mais elle s'en est tenue au seul aspect juridique de la question, laissant à d'autres commissions, ou à d'autres collègues, le soin de déposer des projets distincts concernant la navigation proprement dite.

D'ailleurs, ainsi que l'a souhaité notre collègue M. Tétau, la commission des voies et communications pourrait peut-être, devant la carence gouvernementale — ce n'est pas une critique mais une constatation — prendre l'initiative de déposer un projet sur la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Nous sommes d'accord!

M. le rapporteur. Aux observations de M. l'abbé Catrice, toujours soucieux des conditions sociales — et nous le félicitons de ce souci que nous partageons — je répondrai que les bateliers ne sont pas, outre-mer, aussi nombreux que dans la métropole et que leurs conditions de vie sont bien différentes. Les équipages des bateaux qui naviguent sur des fleuves d'outre-mer ne peuvent être mis en parallèle avec ceux de la métropole où se trouvent des fleuves et des canaux.

Sur les grands fleuves comme le Sénégal ou le Congo, circulent des bateaux de sociétés qui exploitent la navigation et assurent des services réguliers tant de marchandises que de passagers, par exemple, entre Saint-Louis et Kaye ou entre Brazzaville et Bangui. Mais il y a également, au Cameroun et au Gabon, un grand nombre de forestiers possesseurs de « pinasses » qui font eux-mêmes les transports d'ouvriers ou de marchandises nécessaires au ravitaillement ou à l'exploitation de leurs concessions.

Le problème, toutefois, ne se pose pas de la même façon, et les soucis qui ont animé notre collègue et ami M. l'abbé Catrice diffèrent des leurs.

Outre-mer, l'équipage se compose de trois, quatre, parfois dix personnes, sur les gros bateaux faisant les grands trafics; il est donc assez restreint; de plus, la famille n'est pas à bord; le pinassier ne la transporte pas avec lui et l'enfant, dont vous avez le louable souci, reste au moins avec sa mère. Dans ces conditions, il n'est peut-être pas nécessaire de prévoir à son égard une organisation scolaire particulière.

Notre ami M. Schmitt a mis l'accent sur les conséquences que pourrait avoir un développement exagéré de la codification en la matière; il nous a fait entrevoir la possibilité, l'exigence même, un jour prochain, de baliser les fleuves ou d'instituer des contrôleurs de navigation.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. J'ai déposé un amendement dans ce sens.

M. le rapporteur. Il est certain qu'à ce moment-là les caisses de la navigation seront grevées, car, obligatoirement et vous vous en doutez bien, le jour où l'on balisera les fleuves, où l'on prendra toutes sortes de mesures, où l'on constituera des missions de pilotage pour placer des pilotes officiels dans certains trajets des fleuves, toutes ces charges seront peut-être supportées d'abord par les territoires, mais le serait finalement par la navigation proprement dite et ne feront qu'aggraver sa situation. Nous arriverons alors au résultat inverse de celui que nous avons cherché en vous proposant le texte aujourd'hui en discussion, à savoir qu'au lieu de faciliter l'essor de la navigation fluviale, nous arriverions à l'étouffer par les charges dont elle serait grevée. C'est pourquoi je mets en garde notre Assemblée contre certaines dispositions qui pourraient nous être présentées.

Je dirai brièvement, me réservant d'intervenir lors de la discussion des articles, que sur le principe des amendements nous serons vraisemblablement d'accord; peut-être demanderons-nous leur changement de place, notamment en ce qui concerne ceux déposés par la commission du plan; peut-être demanderons-nous également — nous le verrons au moment de la discussion — le retrait de certaines dispositions ne cadrant pas tout à fait avec la discussion qui devrait conserver son aspect juridique sans entrer dans le détail de la navigation proprement dite telle que la prévoient les dispositions présentées au nom de la commission du plan et des communications. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Guy de Boysson. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Boysson.

M. Guy de Boysson. Je veux déclarer dès à présent, avant de passer à la discussion des articles, que le groupe communiste, en désaccord sur l'esprit dans lequel ce projet de code de la navigation fluviale est présenté, ne le votera pas. Cependant, comme ce projet comporte originairement 140 articles — et dans le rapport de M. Antonini 145 articles — nous ne pro-

longerons pas les débats en déposant des amendements sur ces nombreux articles; nous avions d'ailleurs, en commission, déposé un certain nombre d'amendements, mais nous n'avons pas été suivis par la majorité de la commission de la législation et de la justice.

Selon nous, ce projet rapporté par M. Antonini, sur une proposition de loi du sénateur M. Durand-Réville, aurait pour effet d'exposer les propriétaires de petits bateaux à un certain nombre de tracasseries administratives supplémentaires, tracasseries qui, nous le savons, peuvent très rapidement dégénérer, dans ces territoires, en moyens de pression, voire en moyens de répression de la part de l'administration.

Par contre, en ce qui concerne les importantes compagnies de navigation fluviale, ce texte aurait pour effet de les faire bénéficier d'un régime de faveur, d'un régime nettement exorbitant du droit commun. En effet, ce projet limite la responsabilité de ces transporteurs fluviaux possédant plusieurs bateaux, tant à l'égard des tiers, notamment par la faculté d'abandon, qu'à l'égard des usagers — nous l'avons démontré en commission — et enfin d'une manière tout à fait abusive à l'égard de leurs employés, capitaines des navires et membres de l'équipage.

Toute une partie du projet, nous l'avons démontré en commission de la justice, a pour effet de restreindre dangereusement la responsabilité des employeurs vis-à-vis de leurs préposés, qu'ils soient capitaines ou membres de l'équipage du navire.

C'est pourquoi nous ne pouvons voter un tel texte.

M. Antonini, à la fin de son rapport, nous demande de donner notre approbation à la proposition de loi de M. Durand-Réville. Pour nous, le fait que ce texte ait justement été établi par M. Durand-Réville est une garantie qu'il sera favorable aux grosses sociétés qui se sont installées dans les territoires d'outre-mer.

En réaffirmant que nous ne jugeons pas utile de présenter des amendements sur chacun des innombrables articles de ce projet, nous déclarons que le groupe communiste est contre l'ensemble du texte qui nous est soumis.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de l'avis sur la proposition de loi.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de l'avis.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

TITRE Ier

Immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Mutations et hypothèques des bateaux immatriculés.

CHAPITRE Ier

Immatriculation des bateaux.

« Art. 1er. — Dans les territoires d'outre-mer, et territoires associés, tout bateau de navigation intérieure, ponté ou non ponté, d'un tonnage égal ou supérieur à cinq tonnes s'il possède un organe à propulsion mécanique, d'un tonnage égal ou supérieur à seize tonnes dans le cas contraire, doit être jaugé et immatriculé conformément aux dispositions du présent titre, à la requête de son propriétaire. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(L'article 1er, mis aux voix, est adopté.)

(L'Assemblée adopte ensuite, dans la même forme et sans discussion, les articles dont la teneur suit.)

« Art. 2. — Les registres d'immatriculation sont publics et toute personne peut en obtenir des copies certifiées conformes. » *(Adopté.)*

« Art. 3. — Un certificat, dit certificat d'immatriculation, reproduisant le contenu de l'inscription au registre matricule, est délivré au propriétaire. » *(Adopté.)*

« Art. 4. — Aucun bateau des tonnages déterminés à l'article 1er ne peut naviguer s'il n'est muni d'un certificat d'immatriculation. » *(Adopté.)*

M. le président. Je donne lecture de l'article 5:

« Art. 5. — Toute modification aux caractéristiques du bateau inscrites sur le registre d'immatriculation, conformément à l'article 3, doit être déclarée au bureau d'immatriculation. Mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre matricule et portée au certificat.

« Si la déclaration du propriétaire comporte le changement du bureau d'immatriculation du bateau, l'autorité chargée dudit bureau procède au transfert de l'immatriculation.

« Notification du transfert est faite par elle au greffier du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation primitive. »

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. Schmitt, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Sur l'article 5, je voudrais faire une simple observation. Ce texte comporte peut-être — je m'excuse de le faire remarquer — une anticipation sur les règlements devant être édictés après l'élaboratioin et la promulgation de la loi, en ce qui concerne les inscriptions et immatriculations de navires. En effet, l'alinéa 3 de l'article 5 dit: « Notification du transfert est faite par elle au greffier du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation primitive. » Cela semble donc sous-entendre que le tribunal de commerce est lié à la notion d'immatriculation. C'est pourquoi je tenais à le préciser. Et je me demande s'il ne serait pas aussi sage de dire: « à l'autorité qui a procédé à la première immatriculation » ?

Je n'insiste pas. Je tenais seulement à faire une suggestion, que je n'ai pas eu le temps de présenter sous forme d'amendement.

M. le président. Aucun amendement n'étant déposé, je mets aux voix l'article 5 dans la rédaction dont je viens de donner lecture.

(L'article 5, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 6:

« Art. 6. — L'application à un bateau d'un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été spécialement établi pour ce bateau est punie des peines visées à l'article 162 du code pénal. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 7:

« Art. 7. — En cas de perte ou innavigabilité définitive dûment constatées d'un bateau, le propriétaire est tenu d'en faire la déclaration au bureau d'immatriculation dans le registre duquel le bateau est immatriculé en y joignant l'acte d'immatriculation dont récépissé pour annulation lui est donné. »

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Paul Tétau, au nom de la commission du plan, de l'équipement et des communications, tendant à insérer un article 7 *bis* nouveau ainsi conçu:

« Tout bateau entrant dans les catégories prévues à l'article 1er navigant habituellement sur les fleuves, rivières, lacs, canaux des territoires d'outre-mer, doit subir une fois par an une visite de navigabilité.

« Le gouverneur du territoire désigne les membres de la commission composée d'un technicien de la navigation fluviale, d'un mécanicien diplômé et d'un représentant du service des travaux publics.

« Si le bateau transporte habituellement plus de douze passagers, la commission délivre un certificat complémentaire de sécurité précisant que le bateau peut assurer le transport des

passagers dans des conditions d'hygiène et de sécurité satisfaisantes. »

La parole est à M. Paul Tétau pour défendre l'amendement de la commission du plan.

M. Paul Tétau, *rapporteur pour avis de la commission du plan.* Les dispositions contenues dans mon amendement me paraissent évidentes car on ne peut pas envisager une codification quelconque de la navigation fluviale dans les territoires d'outre-mer sans évoquer la nécessité de délivrer aux bateaux un certificat de navigabilité et, lorsqu'ils transportent des passagers, un certificat de sécurité.

Ce n'est point, certes, faire œuvre de mauvais esprit que de demander l'instauration de cette simple formalité si l'on pense que dans la métropole les simples voitures de place sont soumises à une visite annuelle dite « visite de sécurité ».

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Quel est l'avis de la commission ?

M. Antonini, *rapporteur.* La commission répétera les observations formulées jusqu'à présent d'une façon générale: l'amendement de M. Tétau, si intéressant soit-il, n'entre pas tout à fait dans le cadre de l'étude que nous faisons aujourd'hui, simple charge juridique de la navigation fluviale, alors que l'amendement de M. Tétau concerne les modifications techniques de la navigabilité.

Je voudrais poser à M. Tétau la question suivante: en matière de transports terrestres, par exemple, une fois que le permis a été donné à un camion transportant des marchandises, ce camion est-il soumis à des visites périodiques pour savoir s'il est encore en bon état de marche ?

Il faut bien s'inspirer de quelque chose qui existe; or, je ne crois pas qu'en matière de transports terrestres, un camion soit soumis à des visites périodiques, pour savoir si les conditions qui lui ont permis un jour d'être mis en marche sont toujours valables. Dans ces conditions, il n'y a pas de raison de prendre des dispositions spéciales pour les bateaux; au surplus, je demanderai à M. Tétau s'il ne voudrait pas accepter le retrait de son amendement; en effet, dans l'article 144 de notre projet, il est dit que « des arrêtés pris par les hauts commissaires et gouverneurs généraux pourront être pris pour déterminer les mesures d'exécution de la présente loi ». Ainsi, au moment où ces arrêtés seront pris ils devront obligatoirement entrer dans le détail d'exécution de la loi et prendront des dispositions plus précises, notamment pour les commissions: nature de ces commissions et nombre des membres qui les composeront, conditions de fonctionnement, etc. Ce seront plutôt des dispositions entrant dans le cadre des arrêtés locaux que dans le cadre d'une charte juridique de la navigation fluviale.

Je demanderais à M. Tétau plutôt que de faire juge l'Assemblée d'un petit différend, s'il ne voudrait pas retirer son amendement, étant entendu, du moment que la discussion s'est produite en séance publique, que ces très intéressantes dispositions entreraient dans le cadre de l'article 144.

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt l'argumentation précise de M. le rapporteur de la commission de la législation, mais je dois dire qu'à la vérité — pour le certificat de navigabilité — j'ai repris certaines dispositions inscrites dans la loi du 16 juin 1933, laquelle modifiait ou du moins revisait la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime, sur l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance en France.

Mes chers collègues, je ne voudrais faire nulle peine à notre collègue, M. Antonini, mais j'ai vraiment conscience qu'en déposant cet amendement au nom de la commission du plan, j'ai fait œuvre utile. Parce qu'il me paraît nécessaire de donner une certaine sécurité à notre navigation fluviale. J'estime également que lorsqu'un bateau entrant dans les conditions de l'article 1er, fait, en plus, du transport de passagers, on doit lui délivrer un certificat de sécurité. C'est la raison pour laquelle, sans vouloir instaurer de règles par trop rigides, je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloire faire votre mon raisonnement, en vous prononçant en faveur de l'amendement que j'ai déposé au nom de la commission du plan.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement présenté par M. Tétau, tendant à insérer un article 7 *bis*, dont j'ai donné lecture.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 8:

CHAPITRE II

Hypothèques et mutations des bateaux immatriculés.

« Art. 8. — Les bateaux de navigation intérieure demeurent affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour les meubles.

« Les bateaux immatriculés sont susceptibles d'hypothèques.

« Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties, à l'exclusion de toute hypothèque légale ou judiciaire.

« L'hypothèque légale même établie par la convention des parties est nulle. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par MM. Pialoux et Schleiter tendant à supprimer le dernier alinéa de l'article 8.

La parole est à M. Pialoux pour soutenir son amendement.

M. Pialoux. Mes chers collègues, d'accord avec notre collègue M. Schleiter, je vous propose de supprimer le dernier paragraphe de l'article 8 parce qu'il me paraît contenir une certaine contradiction. Elle m'a échappée en commission et, par conséquent, je n'accuse personne.

L'hypothèque légale, par définition, résulte de la loi. Il y a deux principales hypothèques légales: l'hypothèque légale de la femme mariée et l'hypothèque légale des mineurs en tutelle. Je conçois que l'hypothèque légale ne porte pas sur les bateaux; cela, je ne le discute pas. Mais lorsqu'on nous propose de dire: « L'hypothèque légale, même établie par la convention des parties, est nulle », là, je ne comprends plus et je demande la suppression pure et simple de cette phrase parce que, même si elle a un sens plausible, je ne crois pas possible de la maintenir dans le texte visé.

J'ai cité, en effet, l'exemple de l'hypothèque légale de la femme mariée. Supposons une femme divorcée et séparée de corps qui a convenu avec son mari d'une pension alimentaire. Cette pension alimentaire, normalement, est garantie par l'hypothèque légale. Si les parties ont soin d'indiquer dans leur convention: « la pension alimentaire sera garantie par une hypothèque », cette hypothèque cesse d'être hypothèque légale et devient une hypothèque conventionnelle de même nature que les autres hypothèques conventionnelles. De même, le mineur devenu majeur peut passer une convention avec son tuteur; si cette convention se traduit par une créance du mineur sur son ancien tuteur, elle pourra être assortie d'une hypothèque conventionnelle, et ce ne sera pas parce que, antérieurement, avant la convention, il y avait hypothèque légale, que l'hypothèque conventionnelle ne reste pas une hypothèque conventionnelle.

M. le rapporteur. L'Assemblée ne sera pas étonnée de voir déposer cet amendement — je ne dirai pas par les sommités juridiques de l'Assemblée — mais par un notaire et un bâtonnier. L'argumentation de nos collègues a certainement convaincu toute l'Assemblée. J'avoue humblement que cette disposition avait échappé tant à la commission qu'au rapporteur, qui a pourtant une certaine connaissance en matière hypothécaire.

La commission se range à l'argumentation de M. Pialoux et accepte l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Pialoux.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. En conséquence, je mets aux voix l'article 8 amendé.

(*L'article 8, amendé, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 9:

« Art. 9. — Le contrat par lequel l'hypothèque est consentie est constaté par écrit.

« Entre contractants de statut personnel, les actes portant constitution d'hypothèque peuvent être également dressés ou certifiés, dans les formes requises, par l'autorité coutumière compétente du lieu d'immatriculation.

« Le titre constitutif d'hypothèque peut être à ordre; dans ce cas, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire. »

Je mets aux voix l'article 9.

(*L'article 9, mis aux voix, est adopté.*)

(*L'Assemblée adopte ensuite, dans la même forme, et sans discussion, les articles dont la teneur suit:*)

« Art. 10. — L'hypothèque peut être constituée sur un bateau en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au bureau d'immatriculation dans le ressort duquel s'effectue la construction. Cette déclaration indique les principales dimensions et le jaugeage présumé du bateau, le lieu et la date de la mise en chantier. Il est délivré récépissé de cette déclaration. » — (*Adopté.*)

« Art. 11. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bateau, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures d'inscription. » — (*Adopté.*)

« Art. 12. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai. Elle garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante. » — (*Adopté.*)

« Art. 13. — Les inscriptions hypothécaires sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

« A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée que sur le dépôt d'un acte de consentement à la radiation, donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits.

« Dans le cas où l'acte constitutif d'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué, et séance tenante, mention y est faite de la radiation totale ou partielle.

« Si l'acte constitutif d'hypothèque ne peut être représenté et s'il n'est pas à ordre, la déclaration en est faite par les deux parties ou leurs ayants droit dans l'acte de mainlevée. » — (*Adopté.*)

« Art. 14. — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bateau le suivent, en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Art. 15. — L'application à un bateau susceptible d'hypothèque d'un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été spécialement établi pour ce bateau est punie des peines visées à l'article 162 du code pénal.

« Tout fait tendant à détourner frauduleusement un bateau grevé d'une hypothèque régulièrement inscrite est puni des peines visées à l'article 408 du code pénal. L'article 463 du même code peut être appliqué dans les deux cas indiqués ci-dessus. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Schmitt au nom de la commission des affaires économiques, tendant à l'article 15:

« 1° A supprimer le premier alinéa;

« 2° Au deuxième alinéa, *in fine*, remplacer les mots: « dans les deux cas indiqués ci-dessus », par les mots: « tant dans le cas ci-dessus que dans le cas visé à l'article 6 ».

La parole est à M. Schmitt pour défendre l'amendement.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Messieurs, il ne s'agit que d'un amendement de forme.

Si vous vous reportez, en effet, à l'article 6 précédemment voté, vous verrez qu'il couvre exactement la même notion que le premier alinéa de l'article 15, à deux ou trois mots près. L'article 6 dit, en effet:

« L'application à un bateau d'un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été spécialement établi pour ce bateau est punie des peines visées à l'article 162 du code pénal. »

Le premier alinéa de l'article 15 est ainsi conçu:

« L'application à un bateau susceptible d'hypothèque d'un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été spécialement établi pour ce bateau est punie des peines visées à l'article 162 du code pénal. »

Il y a là une répétition évidente. C'est pourquoi je demande la suppression de l'alinéa 1°.

Deuxième point: étant donné que la dernière phrase de l'article 463 du même code peut être appliquée dans les deux cas indiqués ci-dessus et que ne sera plus valable, si vous nous en accordez la suppression, l'alinéa 1°, j'ai demandé la modification de façon que le résultat recherché par cette dernière phrase soit obtenu par application de l'article 15 et de l'article 6.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement de M. Schmitt.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement présenté par M. Schmitt.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 15 modifié.

(*L'article 15, modifié, est adopté.*)

M. le président. « Art. 16. — L'acquisition d'un bateau susceptible d'immatriculation doit être constatée par écrit. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 16.

(*L'article 16, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 17.

Chapitre III

Arrêtés d'application. — Conditions de publicité.

« Art. 17. — Les hauts commissaires et gouverneurs généraux des territoires d'outre-mer prendront, sur avis des assemblées représentatives, les arrêtés nécessaires à l'application de la présente loi et détermineront notamment, pour chaque territoire, conformément à la législation locale:

« *a*) Les conditions dans lesquelles il sera procédé au jaugeage et à l'immatriculation des bateaux répondant aux tonnages fixés par l'article 1er de la présente loi;

« *b*) Le mode de publicité des actes translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels sur les embarcations, ainsi que les règles de la procédure relative, tant à la purge des hypothèques par les tiers acquéreurs qu'à la saisie et à la vente forcée desdites embarcations;

« *c*) Le mode suivant lequel seront tenus les registres et documents destinés à permettre l'accomplissement des diverses formalités prévues par la présente loi ou par les arrêtés réglementaires à intervenir, ainsi que les taxes et rétributions dues par les particuliers requérants;

« *d*) Le mode de constatation des infractions aux dispositions tant du présent décret que des arrêtés réglementaires à intervenir.

« Tous actes translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels sur les bateaux immatriculés, ne sont opposables aux tiers qu'à dater de leur inscription sur les registres appropriés établis conformément aux dispositions ci-dessus. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Tétau au nom de la commission du plan de l'équipement et des communications, tendant, dans l'article 17, à:

« 1° Ajouter au paragraphe *a*) les mots:

« Dans les mêmes conditions, ils détermineront les règles auxquelles les bateaux devront satisfaire au point de vue de la navigabilité, de la flottabilité, du franc-bord. Ils indiqueront les dispositions concernant l'aménagement du bateau, au point de vue de l'habitabilité, de l'hygiène et de la salubrité des locaux de toute nature. Ils détermineront les règles à suivre pour la fixation du nombre maximum des passagers à embarquer. Ils fixeront enfin, en ce qui se rapporte à la sécurité du navire et des personnes embarquées, les conditions de chargement et d'arrimage des marchandises et les prescriptions spéciales relatives au transport des marchandises dangereuses. Ils détermi-

neront la composition du matériel médical et pharmaceutique qui devra exister suivant les cas à bord de tous les bateaux soumis à la présente loi;

« 2° Ajouter un paragraphe *e*) ainsi conçu:

« Les conditions dans lesquelles fonctionnera la commission de navigabilité et de sécurité prévue à l'article 7 *bis*. »

La parole est à M. Tétau pour défendre l'amendement.

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Mes chers collègues, cet amendement n'est simplement que la conséquence de l'article 7 *bis* que l'Assemblée vient d'adopter. Vous vous en souvenez très certainement, j'ai déclaré tout à l'heure au nom de la commission du plan, qu'il fallait savoir adapter notre réglementation fluviale aux lieux, aux coutumes et aux traditions. Que demandons-nous donc en insistant pour que justement soient déterminées, selon les principes édictés par l'article 12, les règles auxquelles les bateaux devront satisfaire au point de vue de la navigabilité ? Sinon qu'il soit tenu compte de l'avis des compétences locales. C'est pourquoi mes chers collègues, je souhaite que vous adoptiez cet amendement. (*Très bien! très bien!*)

M. le rapporteur. La commission maintient son point de vue sur l'article 7 *bis* proposé par la commission du plan mais avec un argument nouveau. Elle fait remarquer à l'honorable M. Tétau et à l'Assemblée que l'article 17 auquel on nous propose un amendement concerne la publicité des actes translatifs, constitutifs, ou déclaratifs de propriété. Ce n'est pas une publicité ordinaire; elle vise uniquement l'immatriculation, l'hypothèque, la translation des bateaux. Or, ce que nous propose aujourd'hui M. Tétau ce sont les mesures d'exécution qui rentrent dans le cadre du fameux article 144. Deux articles prévoient en effet l'intervention de l'autorité locale après consultation des assemblées représentatives: les articles 17 et 144. L'article 17 concerne uniquement la publicité des actes juridiques ayant trait aux bateaux; l'article 144 concerne les mesures d'exécution de la loi.

Il est certain que ce que nous propose aujourd'hui M. Tétau ne concerne en rien la publicité visant les actes translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété de bateaux mais les mesures d'exécution de la loi. C'est pourquoi je demande à nouveau à M. Tétau de renoncer à son amendement, étant entendu que la discussion s'étant produite en séance, les divers chefs de territoires tiendront compte de nos observations pour les inclure dans les arrêtés d'exécution qu'ils prendront à ce moment-là.

Mais je voudrais tout de même demander à cette Assemblée de ne pas dénaturer, à l'occasion d'amendements présentés en séance, le sens et l'objet mêmes du projet de décret dont le but est nettement déterminé.

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Mes chers collègues, je le répète, je n'ai voulu en rien heurter la susceptibilité de notre éminent rapporteur de la commission de la législation, mais j'estime que mettre un peu d'humanité dans un texte n'est pas forfaire à son mandat. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Or, vous avez tout à l'heure, mes chers collègues, voté à ma demande l'article 7 *bis* qui vise l'établissement d'un certificat de navigabilité et aussi d'un certificat de sécurité.

Que demandons-nous actuellement ?

Simplement d'accepter, d'abord, que dans les mêmes conditions prévues à l'article 17, « les hauts commissaires et gouverneurs généraux des territoires d'outre-mer puissent prendre, sur avis des assemblées représentatives, les arrêtés nécessaires et déterminer, pour chaque territoire, conformément à la législation locale:

« *a*) Les règles auxquelles les bateaux devront satisfaire au point de vue de la navigabilité, de la flottabilité, du franc-bord;

« *b*) Les conditions dans lesquelles fonctionnera la commission de navigabilité et de sécurité prévue à l'article 7 *bis*. »

Je me demande en quoi cet amendement peut encore susciter l'ire, ou du moins le mécontentement de M. Antonini. J'insiste donc pour que l'Assemblée veuille bien me suivre dans mon raisonnement. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je proteste courtoisement contre les paroles que vient de prononcer M. Tétau. Je ne crois pas avoir donné à cette Assemblée l'impression d'une ire, ni d'un mécontentement quelconque contre l'amendement. Vous exagérez, mon cher collègue.

J'ai dit simplement que l'amendement n'était pas à sa place à l'endroit où vous voulez l'insérer. Pour le reste, je m'insurge également contre la sécheresse de cœur qu'il impute à la commission de la législation; celle-ci — j'ai eu l'occasion de le répéter à deux reprises — est aussi soucieuse que n'importe qui de l'intérêt porté par l'honorable M. Tétau aux navigateurs et aux bateliers. Mais il ne s'agit pas de mélanger deux choses; il s'agit en tout et pour tout d'une charte juridique.

Au surplus, j'ai déjà eu l'occasion de m'y arrêter, l'article 144 permettrait aux gouverneurs, après avis des assemblées territoriales, de prendre des mesures ou serait incluse cette fameuse disposition que demande M. Tétau, mais je ne voudrais pas que M. Tétau dit que j'y apporte une ire quelconque. Ce n'est pas dans mes habitudes et je ne crois pas avoir manifesté de colère en la circonstance ni d'amour-propre déplacé.

M. Paul Catrice. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Catrice pour une explication de vote.

M. Paul Catrice. Mes chers collègues, je voterai l'amendement de M. Tétau en raison des précisions qu'il contient. En effet, il y est dit: ... « Ils indiqueront les dispositions concernant l'aménagement du bateau, au point de vue de l'habitabilité, de l'hygiène et de la salubrité des locaux de toutes natures »...

Il s'agit là d'une mesure de progrès social très importante et c'est la raison pour laquelle je voterai cet amendement.

Je me permettrai, toutefois, de faire une suggestion à notre collègue M. Tétau. Ne serait-il pas bon d'ajouter, après « ils indiqueront... », les mots « ...conformément aux prescriptions du code du travail outre-mer » ?

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Le code du travail outre-mer n'est pas encore voté.

M. Paul Catrice. Mais on s'y réfère déjà à l'article 41.

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Le code du travail n'étant pas encore voté, je n'ai pas voulu faire état de cette référence.

M. Paul Catrice. J'aimerais que, dans l'esprit de l'Assemblée, cet article soit envisagé conformément aux dispositions du code du travail outre-mer qui prévoit, précisément, pour tous les travailleurs, ces conditions de salubrité.

M. le président. L'auteur de l'amendement accepte-t-il la modification proposée par M. Catrice ?

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Il est bien entendu que nous voterons dans l'esprit qu'a indiqué M. Catrice.

M. le président. Dans ce cas, le texte de l'amendement doit-il être rédigé et entendu dans le sens précisé par votre collègue ?

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Il n'en est pas question.

M. Paul Catrice. Je n'insiste pas pour une nouvelle rédaction pourvu que l'esprit en soit respecté.

M. le rapporteur pour avis de la commission du plan. Je vous remercie.

M. Borrey. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Borrey pour une explication de vote.

M. Borrey. J'insiste sur les paroles de M. Catrice. Il est important de s'occuper de l'état d'hygiène des gens vivant à bord des bateaux; ce qu'a dit par ailleurs M. Tétau est très juste.

Je ne vois pas pourquoi on ne prendrait pas en référence le code du travail, qui est toujours en attente au Conseil de la République, sans que nous en soyons en quoi que ce soit responsables, puisque nous l'avons déjà étudié.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement déposé par M. Tétau.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 17 amendé.

(*L'article 17, amendé, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 18:

TITRE II

Propriétaires de bateaux, capitaines ou patrons et équipages.

CHAPITRE Ier

Des propriétaires de bateaux.

« Art. 18. — Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits du capitaine ou patron, ainsi que de ses autres préposés à bord, commis dans l'exercice de leurs fonctions. Il est tenu des engagements contractés par eux, dans la limite des pouvoirs qui leur ont été conférés par écrit.

« L'action des créanciers se prescrit dans le délai d'un an. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 18.

(*L'article 18, mis aux voix, est adopté.*)

(*L'Assemblée adopte ensuite, dans la même forme et sans discussion, les articles dont la teneur suit:*)

« Art. 19. — Le propriétaire peut s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du bateau et du fret brut, sauf à l'égard des victimes d'accidents corporels. » — (*Adopté.*)

« Art. 20. — La faculté d'abandon appartient même au propriétaire qui conduit son propre bateau pour le dommage causé par sa faute nautique, excepté le cas de dol ou de fautes lourdes équivalant au dol. » — (*Adopté.*)

« Art. 21. — Le propriétaire est tenu de rembourser aux créanciers abandonnataires les sommes qui seraient prélevées sur la valeur du bateau ou du fret en raison de privilèges ou d'hypothèques par des créanciers ayant contre lui une action dont il ne pourrait se libérer par l'abandon. » (*Adopté.*)

« Art. 22. — La faculté de se libérer par l'abandon ne s'étend pas aux obligations dérivant des fautes personnelles du propriétaire, à raison des contrats passés par lui ou de ceux qu'il a autorisés ou ratifiés; elle est exclue également pour les créances de l'équipage découlant du contrat d'engagement. » (*Adopté.*)

« Art. 23. — Au cas de naufrage d'un bateau en quelque lieu que ce soit, mais aussi en cas d'avaries causées par un bateau, à des ouvrages, le propriétaire, à condition qu'il ait pris toutes les précautions d'usage, peut se libérer par l'abandon, même envers l'Etat et les administrations publiques, de toute dépense d'extraction et de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts. » (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 24:

« Art. 24. — Est valable la clause par laquelle le transporteur limite sa responsabilité à une certaine somme à condition que cette somme ait reçu la publicité désirable et que la somme soit d'un montant convenable. »

Je suis saisi d'un amendement déposé par MM. Pialoux et Schleiter, tendant à ajouter, à l'article 24, un alinéa ainsi conçu:

« Cette limitation restera sans effet en cas de faute lourde, de dol ou de délit ».

La parole est à M. Pialoux pour défendre son amendement.

M. Pialoux. D'accord avec mon collègue M. Schleiter, je demande une addition qui, je pense, ne sera contestée par personne. Il ne faut pas que le transporteur qui a pris la précaution de limiter sa responsabilité puisse dire à chaque occasion: « Après moi le déluge ». Il ne faut pas qu'il puisse commettre sans risque ou avec un risque limité des « fautes lourdes ». Le sens de cette expression est fixé depuis longtemps par la jurisprudence. La « faute lourde » est une négligence ou même un acte qui n'est peut-être pas tout à fait délictuel, mais qui est voisin du délit.

Pour préciser notre pensée nous avons énuméré la faute lourde, le dol et le délit.

Il nous semble que ces cas doivent être exclus de la limitation de la responsabilité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Pialoux.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 24 ainsi amendé.

(*L'article 24, modifié, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 25:

« Art. 25. — Est nulle la clause de la convention d'affrètement du connaissement ou de tout autre acte, par laquelle le transporteur s'exonère de la responsabilité de ses fautes personnelles. Cette clause ne peut produire aucun effet même au point de vue de la preuve ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 25.

(*L'article 25, mis aux voix, est adopté.*)

(*L'Assemblée adopte ensuite, dans la même forme et sans discussion, les articles dont la teneur suit*):

« Art. 26. — Sont valables les clauses par lesquelles le transporteur se déclare non responsable des fautes purement nautiques du capitaine ou patron et de l'équipage, des cas de force majeure, du vice propre de la marchandise, des déchets normaux de route, toutes clauses qui doivent figurer sur le connaissement et qui, par conséquent, doivent être parfaitement connues des chargeurs.

« Sont, au contraire, prohibées les clauses d'exonération des fautes commerciales en particulier de celles qui seraient commises dans la manipulation, le chargement, l'arrimage, le transport, la surveillance, la garde, le désarrimage, le débarquement de la cargaison. » (*Adopté.*)

« Art. 27. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux remorqueurs et aux trains de bois flottés.

« Le propriétaire d'un train de bois flottés qui veut faire abandon doit en aviser ses créanciers avant toute démolition au lieu de destination. » (*Adopté.*)

« Art. 28. — Les articles 18 à 27 s'appliquent exclusivement aux transports non maritimes.

« Au cas de transport mixte par voie de navigation maritime et intérieure, la présente loi ne s'applique en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire qu'à la partie fluviale du transport. « (*Adopté.*)

CHAPITRE II

Du capitaine ou patron.

« Art. 29. — Est capitaine ou patron celui qui se charge de la conduite d'un bateau. » (*Adopté.*)

« Art. 30. — Les conditions d'engagement du capitaine ou patron sont régies par les dispositions du code civil et du code de travail en vigueur dans les territoires d'outre-mer sous les réserves formulées dans les articles ci-après. » (*Adopté.*)

« Art. 31. — Le capitaine ou patron peut être congédié à tout moment sans aucun délai de préavis; il aura droit à une indemnité de licenciement, sauf en cas de fautes lourdes, sans préjudice des dommages-intérêts.

« Il ne peut charger de marchandises pour son propre compte sans l'autorisation du propriétaire. » (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 32:

« Art. 32. — Le contrat d'engagement peut être résilié par le capitaine ou patron sans aucun délai de préavis lorsque l'armateur a commis une faute lourde.

« Le capitaine a droit aux frais de retour au lieu de l'engagement lorsque l'engagement est résilié par l'armateur. »

Je suis saisi sur cet article d'un amendement présenté par M. Catrice tendant, à l'article 32, deuxième paragraphe, à ajouter après les mots: « par l'armateur », les mots: « ou par le capitaine, en cas de résiliation de son engagement, à la suite de fautes lourdes de l'armateur ».

La parole est à M. Catrice pour soutenir son amendement.

M. Paul Catrice. Mes chers collègues, j'ai déjà dit tout à l'heure que certains articles de ce texte avaient une grande importance sociale, et c'est précisément le cas ici. Comme pour

les articles 41 et 43, je demande de tenir compte un peu plus du code du travail d'outre-mer qui sera prochainement voté, nous l'espérons.

En effet, le texte tel qu'il nous est soumis — il s'agit, sans doute, d'un malentendu — ne donne droit aux frais de retour pour le capitaine que si l'engagement est résilié par l'armateur. Ceci est insuffisant. Il faudrait prévoir le cas où l'engagement est résilié par le capitaine lui-même, non pas pour tous les cas, ce qui serait abusif, mais simplement lorsqu'il y a faute lourde de l'armateur. C'est dans ce sens que je demande à l'Assemblée de bien vouloir adopter cet amendement.

Je voudrais, avant que M. le président ne mette aux voix ce texte, faire deux remarques. En premier lieu, je demanderai à M. le rapporteur quelle est la différence entre « l'armateur », d'une part, terme utilisé à l'article 32, et le « transporteur », d'autre part, terme utilisé à l'article 45. Si je comprends bien, le mot transporteur est plus large, plus général que le mot armateur. Ne serait-il pas préférable d'employer le premier terme ?

En second lieu, je prierai M. le président de vouloir bien rectifier légèrement la rédaction de cet amendement ainsi: « ... ou, lorsqu'il est résilié par le capitaine en cas d'une faute lourde de l'armateur ». Cette rédaction donnerait plus de clarté au texte.

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement de M. Catrice.

Quant à la question posée, M. Schmitt est hautement qualifié pour donner à l'Assemblée tous éclaircissements voulus.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. J'apporterai avec plaisir cet éclaircissement à M. Catrice. La différence entre les deux termes provient du fait que l'armateur est le propriétaire du navire; il transporte d'une façon générale. Cependant, dans le cas où il a loué ou affrété son navire « contenu » où, en particulier, « time charter » à un autre qui est l'affréteur, ce dernier devient, lui, le transporteur d'une façon générale, alors que le propriétaire du navire reste l'armateur, ce qui constitue deux qualités juridiques parfaitement distinctes. (*Très bien! très bien!*)

M. Paul Catrice. Ne vaut-il pas mieux employer le même terme dans les deux articles ?

M. le rapporteur. Nous en sommes à l'article 32. On pourra intervenir à ce sujet à l'article 45 si la commission accepte l'amendement puisqu'aussi bien les conditions sont les mêmes.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement de M. Catrice sur l'article 32 dans sa nouvelle rédaction précisée par l'auteur de l'amendement, et dont je donne lecture: ajouter après les mots: « par l'armateur », les mots: « ...ou, lorsqu'il est résilié par le capitaine en cas d'une faute lourde de l'armateur ».

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement dans cette nouvelle rédaction.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Catrice.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 32 ainsi modifié.

(*L'article 32, ainsi amendé, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 33:

« Art. 33. — Le capitaine ou patron engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de tous dommages-intérêts envers l'armateur et les affréteurs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 33.

(*L'article 33, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 34:

« Art. 34. — Il est responsable des marchandises dont il se charge.

« Il en fournit une reconnaissance dénommée: connaissement. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 34.

(*L'article 34, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 35:

« Art. 35. — Il doit, avant le commencement du voyage, s'assurer que le bateau est navigable, bien armé et équipé, pourvu du personnel nécessaire et se trouve muni des pièces exigées par la loi quant au bâtiment et à la cargaison.

« Il doit veiller au chargement, au débarquement, à l'arrimage et au désarrimage.

« Il tient les registres et documents réglementaires ou légaux. »

La parole est à M. Schmitt.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Voulez-vous me permettre de faire une observation, non que je veuille demander une modification de l'article, mais il me semble qu'une fois de plus on a anticipé puisqu'il est dit, à la troisième ligne de l'article 35, que le navire se trouve muni des pièces exigées par la loi, alors qu'elles ne le seront, comme nous le verrons, que par les décrets pris en application de la loi.

A la dernière ligne de l'article 35, il est dit également, parlant du capitaine: « Il tient les registres et documents réglementaires ou légaux. » Or, nous pouvons nous trouver en face d'un capitaine ou d'un patron, ou bien soit illettré, ou bien soit qu'il parle et écrive l'arabe et non le français. Les marins très connus et très appréciés du Sénégal sont souvent dans ce cas: ils parlent le français médiocrement, ne l'écrivent pas, mais parlent un arabe excellent et l'écrivent; ils se communiquent ainsi leurs consignes.

On pourrait peut-être modifier la rédaction ou au moins évoquer la difficulté en libellant ainsi la dernière ligne de l'article 35: « Il tient, ou fait tenir sous sa responsabilité,... »

Je ne fais cette proposition, sans déposer de texte écrit, que pour soulever la difficulté.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je voudrais répondre aux observations de M. Schmitt. Son observation trouve, je crois, sa satisfaction dans les termes: « Il tient les registres et les documents réglementaires et légaux », ce qui veut dire qu'il a la responsabilité des registres et documents réglementaires et légaux.

Il est évident que, sur les petits bateaux, il n'y aura pas de secrétaire et que personne de l'équipage, peut-être, ne saura écrire le français. Nous sommes donc là dans une impasse, car il ne pourra ni « tenir », ni « faire tenir » les registres. Mais, nous pouvons admettre « qu'il tiendra sous sa responsabilité les registres... ». Ce n'est pas lui qui rédige et qui écrit sur les registres, et c'est pour répondre à vos soucis que je donne l'interprétation au mot: « il tient — sous sa responsabilité — les registres et documents ». M. Schmitt aura donc satisfaction.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Je suis heureux de cette précision qui sera utile pour la suite.

M. le président. Personne ne demandant plus la parole, je mets aux voix l'article 35.

(*L'article 35, mis aux voix, est adopté.*)

(*L'Assemblée adopte ensuite, dans la même forme et sans discussion, les articles dont la teneur suit:*)

« Art. 36. — Au cas d'accident survenant au bateau ou à la cargaison, le capitaine ou patron doit faire constater l'événement dès que possible au moyen d'un procès-verbal dressé par l'autorité judiciaire la plus rapprochée. Ce procès-verbal indiquera les noms des personnes qui se trouvaient à bord et des témoins de l'accident, l'époque précise où il est survenu, ses causes, les moyens mis en œuvre pour procéder au sauvetage et d'une manière générale toutes indications de nature à servir aux parties intéressées. » (*Adopté.*)

« Art. 37. — Lorsque le bateau ne se trouve ni au lieu d'immatriculation, ni dans un lieu où l'armateur possède un représentant, le capitaine peut toucher le fret, et faire tous les actes que l'accomplissement du voyage rend nécessaires, sauf convention contraire portée à la connaissance des tiers. » (*Adopté.*)

« Art. 38. — Le capitaine ne peut s'obliger par effets de commerce, conclure des affrétements, ni aliéner ou hypothéquer le bateau sans un mandat spécial. » (*Adopté.*)

« Art. 39. — La créance des salaires du capitaine se prescrit par un an. » (*Adopté.*)

« Art. 40. — Les articles 29 à 39 s'appliquent aux remorqueurs, ainsi qu'aux trains de bois flottés. » (*Adopté.*)

M. le président.

CHAPITRE III

De l'équipage du bateau.

« Art. 41. — Les conditions d'engagement de l'équipage sont régies par les dispositions du code civil et du code de travail en vigueur dans les T. O. M.».

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Catrice tendant, à l'article 41, à ajouter après le mot « d'engagement » les mots: « et de contrat ».

La parole est à M. Catrice.

M. Paul Catrice. Mes chers collègues, je voudrais demander à M. le rapporteur ce qu'il entend exactement par les mots « les conditions d'engagement ». Le mot engagement me semble beaucoup trop restreint, surtout si je l'interprète comme on doit le faire en bonne logique, par l'article 43 où il est indiqué: « l'engagement fait sans limitation de durée peut être résilié à tout moment... ». Donc, me semble-t-il, le mot engagement veut dire ici embauchage. Toutes les conditions de travail et de salaire y sont-elles comprises ? J'ai l'intention, à moins que les explications de M. le rapporteur ne soient convaincantes, de déposer un amendement pour ajouter après « les conditions d'engagement », les mots « et de contrat ». Je crois que l'engagement, au sens strict, veut dire embauchage, ce qui est trop restreint. Il faut considérer toutes les conditions de travail et de salaire.

M. le rapporteur. Les mots: « Les conditions d'engagement... », de l'avis du rapporteur tout au moins, comprennent non seulement l'engagement du salarié, quel qu'il soit, mais également les conditions de travail, la durée du contrat — il existe des contrats à durée limitée et des contrats dont la durée n'est pas déterminée — la nature du service demandé, en même temps que le salaire. Dans notre esprit, un contrat d'engagement comprend obligatoirement toutes ces conditions subséquentes.

M. l'abbé Catrice, par l'interprétation que nous donnons aux mots: « Les conditions d'engagement... », doit avoir toute satisfaction.

M. Paul Catrice. On dit toujours en termes juridiques — je ne suis pas juriste...

M. Junillon, *président de la commission.* Nous le déplorons, monsieur l'abbé.

M. Paul Catrice. ...qu'il faut toujours prendre les mots *stricto sensu*, et non pas les interpréter. Le mot « engagement » veut dire, à mon avis, beaucoup moins que la définition que vient de lui donner M. le rapporteur. Telle est la raison pour laquelle je me permets de maintenir mon amendement afin que ce qui est dans votre esprit soit aussi dans la lettre du texte, afin d'éviter toute ambiguïté.

M. Pialoux. Je demande la parole contre l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Pialoux.

M. Pialoux. Inscrire dans le texte législatif les « conditions d'engagement et de contrat » c'est formuler un pléonasme qui véritablement effraiera ceux qui ont reçu une formation quelque peu juridique.

« Les conditions d'engagement », comme l'a très bien expliqué M. le rapporteur, sont les conditions dans lesquelles le personnel est engagé. Par exemple, quand nous parlons d'engagement militaire, le contrat d'engagement militaire contient tout ce qui concerne la solde, les primes, etc...

Je voterai avec conviction contre l'amendement parce que véritablement je ne voudrais pas qu'un texte sortant de nos délibérations comportât ce pléonasme: « conditions d'engagement et de contrat ».

M. le président. Monsieur Catrice, maintenez-vous votre amendement ?

M. Paul Catrice. A la suite des affirmations judicieuses d'un homme aussi compétent que notre collègue M. Pialoux, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement de M. Catrice est retiré.

Je mets aux voix l'article 41, dans le texte de la commission.

(*L'article 41 est adopté.*)

M. Borrey. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Borrey.

M. Borrey. Tout à l'heure l'Assemblée a repoussé les allusions au code du travail en vigueur dans les territoires d'outre-mer et dans son article vous les admettez !

M. le rapporteur. La commission les avait admises. L'Assemblée a adopté les dispositions de M. Tétau !

M. le président. Je donne lecture de l'article 42:

« Art. 42. — L'équipage ne peut charger des marchandises pour son compte sans l'autorisation du propriétaire. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 42.

(*L'article 42, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 43.

« Art. 43. — L'engagement fait sans limitation de durée peut être résilié à tout moment et sans aucun délai de préavis par l'un des contractants au cas de faute lourde de l'autre contractant.

« Hors le cas qui précède, le contrat ne peut être résilié sans observation du délai de préavis et sous peine de dommages-intérêts, conformément au code du travail en vigueur dans les territoires d'outre-mer.

« L'équipage a droit aux frais de son retour au lieu de l'engagement lorsque le contrat est résilié par le transporteur. »

Je suis saisi d'un amendement, de M. Paul Catrice, tendant, à l'article 43, à remplacer le dernier paragraphe de cet article par le texte suivant:

« L'équipage ou un membre de l'équipage a droit aux frais de son retour au lieu de l'engagement lorsque le contrat est résilié par le transporteur ou, par l'équipage ou un membre de l'équipage, en cas de résiliation de l'engagement à la suite de fautes lourdes du transporteur. »

La parole est à M. Paul Catrice, pour défendre son amendement.

M. Paul Catrice. Je n'insisterai pas sur cet amendement, puisque je l'ai défendu tout à l'heure. Je demande à M. le président de vouloir bien faire les mêmes rectifications que précédemment, c'est-à-dire, au troisième alinéa, ajouter: « ...ou par l'équipage ou un membre de l'équipage, en cas de résiliation de l'engagement à la suite de fautes lourdes du transporteur ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement, tout en faisant remarquer à M. l'abbé Catrice qu'il n'est pas nécessaire de mettre « l'équipage ou un membre de l'équipage ». « L'équipage » comprend la collectivité ou l'individualité.

M. Paul Catrice. « L'équipage » est plutôt employé dans un sens collectif, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. On ne prévoit pas le licenciement de tout l'équipage. Dans le libellé du texte original, on pouvait prévoir aussi bien un membre de l'équipage que deux membres, ou l'ensemble de l'équipage. L'Assemblée est souveraine mais, à mon sens, M. l'abbé Catrice n'aurait pas dû ajouter le membre de phrase: « ...ou un membre de l'équipage ».

M. le président. La parole est à M. Catrice.

M. Paul Catrice. Je me rallie volontiers à la suggestion de M. le rapporteur.

M. le président. Voulez-vous nous relire le texte de l'amendement, monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur. Le troisième alinéa de l'article 43 serait rédigé comme suit: « L'équipage a droit aux frais de son retour au lieu de l'engagement lorsque le contrat est résilié par le transporteur ou lorsqu'il est résilié par le transporteur ou par l'équipage, en cas de résiliation de l'engagement à la suite d'une faute lourde du transporteur ». Je ne prends toutefois pas la responsabilité de la rédaction.

M. Coquart. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coquart.

M. Coquart. Je me permets de faire observer à notre rapporteur que le texte serait plus simple et plus clair s'il était rédigé comme suit: « ...lorsque le contrat est résilié par le transporteur ou lorsqu'il est résilié à la suite d'une faute lourde du transporteur ». Il n'est pas besoin d'ajouter « par l'équipage » ou « par un membre de l'équipage », puisque cela découle directement de ce qui vient d'être dit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je me rallie volontiers au texte proposé par notre collègue M. Coquart.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Catrice modifié par M. Coquart. J'en donne une nouvelle lecture:

« Remplacer le dernier paragraphe de l'article 43 par le texte suivant: « L'équipage a droit aux frais de son retour au lieu de l'engagement lorsque le contrat est résilié par le transporteur ou lorsqu'il est résilié à la suite d'une faute lourde du transporteur ».

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 43, tel qu'il vient d'être modifié par l'amendement que vous venez d'adopter.

(*L'article 43, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 44:

« Art. 44. — La créance des salaires de l'équipage se prescrit par un an. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 44.

(*L'article 44, mis aux voix, est adopté.*)

(*L'Assemblée adopte ensuite, dans la même forme et sans discussion, les articles dont la teneur suit.*)

« Art. 45. — Le présent chapitre s'applique aux remorqueurs, ainsi qu'aux trains de bois flottés. » — (*Adopté.*)

TITRE III

Du contrat d'affrètement.

CHAPITRE Ier

Affrètement et connaissement des bateaux.

« Art. 46. — Est affrèteur quiconque fait un contrat pour le transport de personnes ou de marchandises avec un armateur ou batelier. Toute convention d'affrètement pour un transport non maritime doit être rédigée par écrit en autant d'exemplaires qu'il existe de parties intéressées. Elle énonce:

« 1° Les noms, prénoms, qualités et domiciles des parties contractantes, ainsi que celui du fréteur;

« 2° Le nom, ainsi que les lettres et le numéro d'immatriculation du bateau;

« 3° La désignation de la marchandise, d'après sa composition et ses marques distinctives;

« 4° Le lieu de chargement et de déchargement;

« 5° Le prix du fret à la tonne et le tonnage servant de base de règlement.

« Un arrêté du haut commissaire ou du gouverneur général déterminera les mentions supplémentaires de la charte-partie. » — (*Adopté.*)

« Art. 47. — Indépendamment de la convention d'affrètement, il doit être dressé un connaissement.

« Le connaissement peut être établi à personne dénommée ou à ordre.

« Il en doit être dressé au moins deux exemplaires dont l'un demeure entre les mains du capitaine ou patron et dont le second est remis au chargeur. Au cas de pluralité des connaissements remis au chargeur, ceux-ci sont numérotés. Le connaissement portant le numéro un sera seul négociable. » — (*Adopté.*)

« Art. 48. — Le connaissement doit être daté, signé par l'expéditeur, contresigné par le capitaine ou patron.

« La remise du connaissement revêtu de la signature du capitaine mais non signé de l'expéditeur rend opposables à ce dernier les clauses imprimées ou manuscrites qu'il contient, à défaut de protestation par acte extrajudiciaire ou par simple lettre recommandée dans les quarante-huit heures de cette remise. » — (*Adopté.*)

« Art. 49. — La vente et la mise en gage d'une cargaison chargée à bord d'un bateau s'effectuent par l'intermédiaire du connaissement. Le porteur régulier du connaissement peut seul exiger du capitaine la délivrance de la cargaison et il est tenu envers lui de remplir les diverses obligations qui incombent à l'affréteur. » — (*Adopté.*)

« Art. 50. — L'affréteur qui ne charge pas la quantité de marchandises stipulée est tenu de payer le fret en entier. » — (*Adopté.*)

« Art. 51. — L'affréteur peut renoncer au voyage avant tout chargement en payant une indemnité de la moitié du fret convenu pour tout le chargement qui était dû, mais il doit faire connaître son intention avant l'expiration du délai de planche. » — (*Adopté.*)

« Art. 52. — En l'absence d'une pareille renonciation, le transporteur peut résilier le contrat et n'est pas tenu d'attendre la cargaison au delà de l'expiration des surestaries, sauf un préavis de trois jours. Il recevra alors à titre d'indemnité les trois cinquièmes de fret stipulé, en outre des surestaries. Dans l'affrètement à cueillette portant sur une cargaison de moins de 10 tonnes, le transporteur n'est astreint à aucune attente. » — (*Adopté.*)

« Art. 53. — Le transporteur doit fournir le bateau du tonnage stipulé et capable d'accomplir le voyage, à peine de résiliation du contrat et de tous dommages-intérêts.

« Le chargeur doit être avisé au moins douze heures ouvrables à l'avance de la mise du bateau à sa disposition. » — (*Adopté.*)

« Art. 54. — Le chargement ou le déchargement doit être effectué dans les délais fixés par la convention ou par l'usage des lieux. » — (*Adopté.*)

« Art. 55. — A défaut de convention particulière entre le transporteur et le chargeur, les administrations locales pourront réglementer la durée du chargement ou du déchargement et prévoir des surestaries en cas de dépassement. » — (*Adopté.*)

« Art. 56. — Les frais de chargement et de déchargement sont dus par le chargeur, sauf convention contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 57. — L'arrimage incombe au capitaine ou patron et s'effectue sous sa surveillance et sa responsabilité. » — (*Adopté.*)

« Art. 58. — Les nombre, poids, mesure, etc., des marchandises dont la délivrance est due, sont ceux qui figurent sur le connaissement.

« Néanmoins, la preuve des manquants peut être mise à la charge du chargeur par une mention expresse du connaissement.

« Ce dernier peut exiger, sans que le capitaine ou patron puisse s'y refuser, la reconnaissance contradictoire de la cargaison lors du chargement et du déchargement, sauf à en prendre les frais à sa charge et, dans ce cas, la clause prévue à l'alinéa précédent ne produira aucun effet. » — (*Adopté.*)

« Art. 59. — Lorsque le chargement est terminé, le capitaine ou patron doit se rendre par la voie la plus directe au lieu de destination.

« Sauf convention contraire tous les frais du voyage sont à la charge du transporteur, notamment ceux du halage, du remorquage, de péages, de ponts, d'écluses, de quais, etc. » — (*Adopté.*)

« Art. 60. — Le transporteur doit donner ses soins à la cargaison et veiller à sa conservation. » — (*Adopté.*)

« Art. 61. — Si le bateau ne peut pas terminer le voyage, même par suite de force majeure, le chargeur ne doit aucun fret. » — (*Adopté.*)

« Art. 62. — Le capitaine ou patron doit se rendre pour le déchargement à l'endroit indiqué par la convention ou à son défaut par l'usage des lieux, et mettre son bateau à la disposition du destinataire auquel il appartient de se préoccuper d'une place utile à quai. Il doit signaler son arrivée par un avis donné dans un délai qui ne peut être inférieur à douze heures ouvrables. Toute convention contraire est nulle.

« Il n'y a pas lieu de procéder à la vérification de l'arrimage au lieu de destination. » — (*Adopté.*)

« Art. 63. — Le consignataire est tenu de donner un reçu de la marchandise livrée, au capitaine, dans un délai de vingt-quatre heures maximum, à dater de la fin du déchargement, à peine de dommages-intérêts en cas de retard. » — (*Adopté.*)

« Art. 64. — En cas de refus de la marchandise par le destinataire, le capitaine doit en aviser immédiatement le chargeur. Il peut la consigner dans un magasin public et si elle est périssable la faire vendre immédiatement aux enchères. » — (*Adopté.*)

« Art. 65. — Le fret doit être payé au départ sauf convention contraire.

« A défaut de convention contraire, la constatation du poids de la cargaison au lieu de destination servira de base au règlement du fret. Ce poids en cas d'affrétement total résultera du relevé contradictoire des enfoncements aux échelles, au commencement et à la fin du chargement. » — (*Adopté.*)

« Art. 66. — Le fret peut être stipulé dû à tout événement, si la marchandise n'arrive pas à destination par suite d'un cas de force majeure ou d'une faute des préposés couverte par la clause de non-responsabilité. » — (*Adopté.*)

« Art. 67. — Le transporteur a droit au fret des marchandises jetées par dessus bord pour le salut commun, à charge de contribution lorsqu'il est procédé au règlement d'avaries communes conformément au chapitre Ier du titre IV de la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 68. — Le capitaine ne peut retenir la marchandise dans son bateau, faute de payement du fret, mais il peut en demander le dépôt en mains tierces jusqu'au payement de son fret auquel cas il exercera le privilège prévu à l'article 2102, 6°, du code civil. » — (*Adopté.*)

« Art. 69. — A défaut de convention contraire, les transports successifs dans la navigation intérieure sont soumis d'un bout à l'autre aux conditions du transport initial. » — (*Adopté.*)

« Art. 70. — Si le transporteur qui devait effectuer seul le voyage s'est substitué un autre transporteur, il est responsable envers l'affréteur de l'exécution de tout le transport. » — (*Adopté.*)

« Art. 71. — Lorsque le voyage a été effectué par plusieurs transporteurs successifs, les avaries apparentes sont à la charge du dernier transporteur s'il ne prouve pas qu'il n'a commis aucune faute. » — (*Adopté.*)

« Art. 72. — Si les avaries sont non apparentes, sans qu'on puisse déterminer le lieu du dommage et si elles se sont produites durant le voyage, tous les transporteurs en seront tenus proportionnellement à leur fret et sans solidarité.

« Les marchandises remises par le chargeur et acceptées par le transporteur sans réserve de sa part sont présumées avoir été reçues en bon état, sauf la preuve du contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 73. — Les transporteurs mixtes sont soumis au livre II du code de commerce pour la partie maritime du voyage. Les articles 71 et 72 de la présente loi sont néanmoins applicables. » — (*Adopté.*)

« Art. 74. — Sont non recevables :

« 1° Toutes actions contre le transporteur pour dommage arrivé à la marchandise si celle-ci a été reçue sans protestation ;

« 2° Toutes actions contre l'affréteur si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté. » — (*Adopté.*)

« Art. 75. — Les protestations doivent être faites et signifiées dans les vingt-quatre heures de la livraison des marchandises et suivies d'une demande en justice dans le délai d'un mois. » (*Adopté.*)

« Art. 76. — Les contestations naissant du contrat d'affrétement sont portées devant le tribunal du lieu de déchargement, à moins de convention contraire. » (*Adopté.*)

« Art. 77. — En cas de sous-affrétement, l'armateur ou batelier qui effectue le transport possède une action directe en exécution du contrat contre le sous-affréteur. » (*Adopté.*)

CHAPITRE II

Affrétement et connaissement des trains de bois flottés.

« Art. 78. — La convention d'affrétement d'un train de bois flottés doit être rédigée par écrit et le contremaître doit délivrer un connaissement à l'expéditeur. » (*Adopté.*)

« Art. 79. — La mise en gage et la vente d'un train de bois flottés s'effectuent comme celles d'une cargaison. » (*Adopté.*)

« Art. 80. — Les droits du créancier gagiste disparaissent dès que le train de bois est démoli, à moins que le créancier n'entre en possession réelle des bois qui composent le train. » (*Adopté.*)

« Art. 81. — L'acquéreur sur connaissement est assimilé à l'acquéreur d'une cargaison. » (*Adopté.*)

« Art. 82. — Sont applicables aux trains de bois flottés les articles 46 à 49, 58 à 60, 62 à 66, 68, 74 à 76 de la présente loi. » (*Adopté.*)

TITRE IV

Des risques de la batellerie.

CHAPITRE Ier.

Des avaries communes.

« Art. 83. — Les avaries survenues dans l'intérêt commun ne donnent pas lieu au règlement d'avaries communes, à moins de convention contraire.

« Les parties peuvent convenir que le règlement des avaries communes sera soumis aux articles 397 à 429 du code de commerce, ou à tels usages qu'il conviendra. » (*Adopté.*)

« Art. 84. — Néanmoins et par dérogation aux articles 401 et 417, lorsque le règlement des avaries communes sera régi par les règles du livre II du code de commerce, la contribution se fera sur la base de la valeur de la cargaison et du bâtiment au lieu de destination. Le fret brut ne contribuera que pour moitié, à l'exclusion du fret dû à tout événement. » (*Adopté.*)

« Art. 85. — Ni l'armateur, ni les propriétaires des choses sacrifiées ne possèdent de privilège pour garantir le recouvrement des sommes qui leur sont dues à la suite du sacrifice fait de l'intérêt commun qu'il y ait ou non un règlement par avaries communes. » (*Adopté.*)

CHAPITRE II

De l'abordage, de l'assistance et du sauvetage.

« Art. 86. — L'abordage survenu dans la navigation intérieure est soumis aux dispositions des articles 407 et 436 du code de commerce. » (*Adopté.*)

« Art. 87. — Les dispositions de la loi du 29 avril 1916, sur l'assistance et le sauvetage maritimes, s'appliquent également à l'assistance et au sauvetage survenus dans la navigation intérieure, sous réserve des modifications prévues aux articles suivants. » (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 88 :

« Art. 88. — Le sauvetage d'un bâtiment abandonné par son équipage ne donne lieu à aucune rémunération, si le bateau ne se trouve pas en danger immédiat. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Schmitt, au nom de la commission des affaires économiques. Cet amendement tend à remplacer le texte de l'article 88 par la nouvelle rédaction suivante :

« Le sauvetage d'un bâtiment abandonné par son équipage donne lieu à rémunération, sauf si la preuve peut être faite que le bâtiment ne courait aucun risque, comme étant amarré à un quai ou à la rive. »

La parole est à M. Schmitt pour défendre son amendement.

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement a déjà été expliqué tout à l'heure. Je crois qu'il n'y a pas lieu d'entrer dans le détail, le texte se comprend de lui-même.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement comme elle l'avait déclaré précédemment.

M. Coquart. Il y a un inconvénient, mon cher rapporteur, c'est qu'au cas où la preuve peut être faite que le bâtiment ne courait aucun risque, il n'y a évidemment plus de sauvetage. (*Sourires.*)

M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. C'est justement ce que prétendait tout à l'heure M. le rapporteur, et je voudrais répondre à cette observation éminemment juste. Il n'y a pas de sauvetage s'il n'y a pas eu un effet de sauvetage. (*Sourires.*)

Ce que voulait empêcher l'article 88 initial, c'était que, par imposture, on prétende avoir sauvé un bateau qui n'en avait pas besoin. Telle est la raison pour laquelle je prétends que mon texte est meilleur parce que, *a priori*, la charge de la preuve est mise sur celui qui a commis la faute d'abandonner son bâtiment, de telle façon qu'il soit obligé de prouver que son bâtiment ne courait aucun risque et que le fait de sauvetage n'existait pas.

M. Cianfarani. Ce n'est pas au propriétaire du bateau de démontrer que le bâtiment ne courait aucun risque, c'est à celui qui réclame le prix du risque de prouver qu'il y avait véritablement risque.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Schmitt.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 88 dans sa nouvelle rédaction. J'en donne lecture :

« Art. 88. — Le sauvetage d'un bâtiment abandonné par son équipage donne lieu à rémunération sauf si la preuve peut être faite que le bâtiment ne courait aucun risque, comme étant amarré à un quai ou à la rive. »

(*L'article 88, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 89 :

« Art. 89. — Le produit net des sauvetages effectués dans les territoires d'outre-mer est attribué à l'administration des domaines, lorsque les propriétaires n'ont pas fait valoir leurs droits dans les trente ans du sinistre. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 89.

(*L'article 89, mis aux voix, est adopté.*)

(*L'Assemblée adopte ensuite dans la même forme et sans discussion les articles dont la teneur suit :*)

M. le président. « Art. 90. — Sous réserve des dispositions contraires des traités diplomatiques, en cas d'abordage et d'assistance ou de sauvetage, le tribunal français compétent est au choix du demandeur :

« 1° Le tribunal du domicile du défendeur ;

« 2° Le tribunal du lieu de l'abordage, de l'assistance ou du sauvetage ;

« 3° Le tribunal du lieu où l'un des bâtiments a pu se rendre après l'accident.

« Il n'est pas dérogé aux articles 14 et 15 du code civil. » — (*Adopté.*)

« Art. 91. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux trains de bois flottés. » — (*Adopté.*)

« Art. 92. — L'abordage, l'assistance et le sauvetage sont soumis à la loi du lieu où ils se sont produits. » — (*Adopté.*)

TITRE V

Assurances fluviales.

CHAPITRE Ier

Dispositions générales. — Polices.

« Art. 93. — L'assurance fluviale peut avoir pour objet :

« Le corps du bateau et ses accessoires ;

« Le fret, le prix de passage ou de remorquage ;

« Les frais d'armement ;

« La marchandise ;

« Le profit espéré ;

« Le salaire du batelier et de l'équipage ;

« Le bénéfice de l'affrètement, le coût de l'assurance, les animaux destinés aux halages, les recours des tiers pour les dommages au bateau et à la cargaison ;

« Et, en général, toutes valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation intérieure. » — (*Adopté.*)

« Art. 94. — L'assurance peut être faite sur le tout ou sur une partie desdits objets conjointement ou séparément.

« Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du bateau.

« Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité. » — (*Adopté.*)

« Art. 95. — L'assureur peut faire réassurer par d'autres les effets qu'il a assurés.

« L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance. » — (*Adopté.*)

« Art. 96. — En cas de transport maritime accessoire à un transport fluvial, les règles de l'assurance fluviale s'appliquent à tout le voyage, sauf convention contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 97. — Le contrat d'assurance est rédigé par écrit, en deux exemplaires. La police peut être faite par acte authentique ou sous signature privée. Elle peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Elle indique :

« Le jour où elle est souscrite et si elle a été signée avant midi ;

« Le nom, le domicile et la qualité des parties ;

« Le nom et la désignation du bateau ;

« Le nom du propriétaire ;

« Le lieu où les marchandises seront chargées ou déchargées ;

« Le lieu d'où le bateau doit partir et celui où il doit terminer le voyage ;

« La nature et la valeur ou l'estimation de la marchandise ou du bateau assuré ;

« Le temps auquel les risques doivent commencer ou finir ;

« La somme assurée ;

« La prime ou le coût de l'assurance ;

« Et, généralement, toutes les autres conventions des parties.

« Elle doit faire mention des marchandises sujettes à la livraison par leur nature. » — (*Adopté.*)

« Art. 98. — La même police peut contenir plusieurs assurances, soit à raison des marchandises, soit à raison du taux de la prime, soit à raison de différents assureurs. » — (*Adopté.*)

« Art. 99. — Les taxes, timbres et coût de la police sont à la charge de l'assuré. » — (*Adopté.*)

CHAPITRE II

Risques assurés.

« Art. 100. — Sont aux risques des assureurs tous dommages survenus au bateau ou à la cargaison par tempête, naufrage, échouement, abordage, explosion, jet, feu, glace, et généralement toutes pertes et avaries occasionnées par un accident de navigation. » — (*Adopté.*)

« Art. 101. — Les risques sur marchandises courent du moment de leur mise à bord ou sur allèges et finissent au moment où la marchandise quitte le bateau pour être mis à terre, au lieu de destination ou au plus tard dix jours après l'arrivée du bateau. » — (*Adopté.*)

« Art. 102. — Les risques sur corps courent du moment où le bateau a commencé l'embarquement ou, s'il n'y a pas d'embarquement, au moment du départ, et cessent dix jours après l'arrivée au port de destination. Si le bateau reprend une nouvelle cargaison ou s'il repart avant l'expiration de ce délai, les risques cessent également de courir. » — (*Adopté.*)

« Art. 103. — L'assurance ne couvre pas les risques de guerre, sauf stipulation contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 104. — Au cas de guerre, les objets assurés sont présumés avoir péri par suite de celle-ci, sauf la preuve contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 105. — L'assurance ne couvre pas les frais d'allégement ou de débarquement en cours de route pour cause de basses eaux ou de hautes eaux. » — (*Adopté.*)

« Art. 106. — L'assurance contre le recours des tiers a pour unique objet de garantir l'assuré, jusqu'à concurrence de la somme fixée, de toutes actions qui seraient exercées contre l'assuré à raison des pertes et dommages causés par abordage direct à d'autres bateaux ou à leur chargement. » — (*Adopté.*)

« Art. 107. — Tout changement de route, de voyage et de bateau, et toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont point à la charge de l'assureur; et même la prime lui est acquise, s'il a commencé à courir les risques. » — (*Adopté.*)

« Art. 108. — Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose et les dommages causés par le fait et faute des propriétaires et affréteurs ne sont point à la charge des assureurs. » — (*Adopté.*)

« Art. 109. — L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine ou patron et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 110. — L'assureur n'est point tenu du pilotage, touage, lamanage, ni d'aucune espèce de droits imposés sur le bateau et les marchandises. » — (*Adopté.*)

« Art. 111. — Il sera fait désignation, dans la police, des marchandises sujettes, par leur nature, à détérioration particulière ou diminution, comme blés et sels, ou marchandises susceptibles de coulage; sinon les assureurs ne répondront point des dommages ou pertes qui pourraient arriver à ces mêmes denrées, si ce n'est toutefois que l'assuré eût ignoré la nature du chargement lors de la signature de la police. » — (*Adopté.*)

« Art. 112. — Si l'assurance a pour objet des marchandises pour l'aller et retour, et si, le bateau étant parvenu à sa première destination, il ne se fait point de chargement en retour, ou si le chargement en retour n'est pas complet, l'assureur reçoit seulement les deux tiers proportionnels de la prime convenue, s'il n'y a pas stipulation contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 113. — Si l'assurance a lieu divisément pour des marchandises qui doivent être chargées sur plusieurs bateaux désignés, avec énonciation de la somme assurée sur chacun, et si le chargement entier est mis sur un seul bateau ou un moindre nombre qu'il n'en est désigné dans le contrat, l'assureur n'est tenu que de la somme qu'il a assurée sur le bateau ou sur les bateaux qui ont reçu le chargement, nonobstant la perte de tous les bateaux désignés; et il recevra néanmoins demi pour cent des sommes dont les assurances se trouvent annulées. » — (*Adopté.*)

« Art. 114. — Si le capitaine ou patron a la liberté d'entrer dans différents ports pour compléter ou échanger son chargement, l'assureur ne court les risques des effets assurés que lorsqu'ils sont à bord, s'il n'y a convention contraire. » — (*Adopté.*)

« Art. 115. — Si l'assurance est faite pour un temps limité, l'assureur est libre après l'expiration du temps, et l'assuré peut faire assurer les nouveaux risques. » — (*Adopté.*)

Chapitre III

Nullités et résiliations du contrat.

« Art. 116. — Toutes réticences et toutes fausses déclarations de la part d'un assuré de mauvaise foi frappent l'assurance de nullité si elles sont de nature à diminuer l'opinion du risque ou d'en changer le sujet.

« La nullité est encourue même si la réticence et la fausse déclaration n'ont pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré. » — (*Adopté.*)

« Art. 117. — Sont nuls l'assurance ou l'avenant contracté après l'arrivée au lieu où se trouvent l'assureur ou l'assuré de nouvelles concernant les choses assurées même à un tiers inconnu d'eux, par un journal, une lettre, une dépêche, ou de toute autre manière. Celles-ci sont présumées avoir été portées à leur connaissance immédiate.

Toute convention contraire à la présente disposition est nulle. » — (*Adopté.*)

« Art. 118. — Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des effets chargés est nul à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de sa part. » — (*Adopté.*)

« Art. 119. — S'il n'y a ni dol, ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets chargés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue.

« En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer chacun à proportion des sommes par eux assurées.

« Ils ne reçoivent pas la prime de cet excédent de valeur, mais seulement l'indemnité de demi pour cent. » — (*Adopté.*)

« Art. 120. — S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le même chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul.

« Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés; ils ne reçoivent que demi pour cent de la somme assurée.

« Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de la date des contrats. » — (*Adopté.*)

« Art. 121. — S'il y a des effets chargés pour le montant des sommes assurées, en cas de perte d'une partie, elle sera payée par tous les assureurs de ces effets, au marc le franc de leurs intérêts. » — (*Adopté.*)

« Art. 122. — L'assureur est déchargé des risques, et la prime lui est acquise, si l'assuré envoie le bateau en un lieu plus éloigné que celui qui est désigné par le contrat, quoique sur la même route.

« L'assurance a son entier effet si le transport est raccourci. » — (*Adopté.*)

« Art. 123. — Si le voyage est rompu avant le départ du bateau, même par le fait de l'assuré, l'assurance est annulée. L'assureur reçoit, à titre d'indemnité, demi pour cent de la somme assurée. » — (*Adopté.*)

« Art. 124. — En cas de faillite de l'assureur ou de l'assuré l'autre contractant peut demander la résiliation du contrat ou une caution. » — (*Adopté.*)

« Art. 125. — La vente publique du bateau fait cesser de plein droit l'assurance. » — (*Adopté.*)

« Art. 126. — Au cas de vente volontaire de moins de moitié du bateau l'assurance continue.

« Si la vente concerne plus de la moitié du bateau l'acquéreur inscrit sur le certificat d'immatriculation est subrogé à l'assuré à la condition d'avoir été agréé par l'assureur et de s'engager au payement des primes. Dans le cas contraire l'assurance sera résiliée et l'assureur recevra la prime afférente à une période de trois mois.

« En cas de location du bateau l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs. » — (*Adopté.*)

Chapitre IV

Des sinistres.

Section I. — **Estimation du dommage.**

« Art. 127. — En cas de sinistre ou de péril imminent, l'assuré doit prendre toutes mesures pour le sauvetage et la conservation des choses assurées et prévenir sans délai l'assureur.

« L'assureur peut procéder par lui-même aux opérations d'assistance ou de sauvetage sans que sa responsabilité puisse résulter de ce seul fait. » — (*Adopté.*)

« Art. 128. Les événements qui ont occasionné les dommages doivent être constatés dans les 48 heures augmentées des délais de distance réglementaires par une autorité qualifiée à dresser procès-verbal lequel indiquera l'époque précise, le lieu exact de l'accident, sa cause, la nature et la valeur approximative des dommages, les noms des témoins et toutes mentions utiles. » — (*Adopté.*)

« Art. 129. — La clause « franc d'avaries » affranchit l'assureur de toutes avaries sauf dans les cas qui donnent ouverture au délaissement. » — (*Adopté.*)

« Art. 130. — La demande pour avaries n'est pas recevable si l'avarie n'excède pas 5 p. 100 de la valeur de la chose assurée. » — (*Adopté.*)

« Art. 131. — Si la valeur des marchandises n'est pas fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures ou par les livres; à défaut, l'estimation est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du déchargement. » — (*Adopté.*)

« Art. 132. — L'importance des avaries à la cargaison est fixée par la comparaison entre la valeur qu'elle aurait eue à l'état sain au lieu de destination et sa valeur en état d'avarie.

« La valeur de la cargaison avariée peut également être déterminée au moyen d'une vente publique que l'assureur peut seul exiger. » — (*Adopté.*)

« Art. 133. — Au cas d'assurance sur corps, le règlement des dommages se fera d'après le montant des réparations sous réserve de la différence du vieux au neuf, telle qu'elle résulte de l'usage. » — (*Adopté.*)

« Art. 134. — L'assurance du fret est établie en proportion de la distance parcourue, sauf le cas où l'assurance vise tout le fret. » — (*Adopté.*)

« Art. 135. — En cas de fraude dans l'estimation des effets assurés, en cas de supposition ou de falsification, l'assureur peut faire procéder à la vérification et estimation des objets sans préjudice de toutes autres poursuites, soit civiles, soit criminelles. » — (*Adopté.*)

SECTION II. — **Délaissement.**

« Art. 136. — Le délaissement de la cargaison pourra être fait:

« 1° Pour défaut de nouvelles après un mois;

« 2° Dans le cas de vente pour cause d'avarie matérielle due à la navigation et ordonnée ailleurs qu'au point de départ ou de destination;

« 3° Dans le cas d'innavigabilité du bateau par fortune due à la navigation si le transport de la cargaison ou le commencement de son chargement sur un autre bateau n'ont pu être effectués dans la quinzaine;

« 4° Si la perte ou la détérioration matérielle atteignent au moins les trois quarts de la valeur assurée. » — (*Adopté.*)

« Art. 137. — Le délaissement du bateau peut être fait pour innavigabilité due à une fortune de la navigation ou pour naufrage s'il ne peut être ni relevé ni réparé ou mis en état de continuer sa route. » — (*Adopté.*)

« Art. 138. — Est réputé innavigable le bateau dont les réparations entraînent des dépenses dépassant les trois quarts de la valeur agréée et à la condition qu'il n'ait pu parvenir à destination. » — (*Adopté.*)

« Art. 139. — Le délaissement doit être signifié à l'assureur et accepté par lui.

« Les effets assurés deviennent la propriété de l'assureur, à partir de cette acceptation.

« Néanmoins lorsque le délaissement porte sur le bateau, il n'est opposable aux tiers qu'après avoir été rendu public, conformément à l'article 17 de la présente loi. » — (*Adopté.*)

SECTION III. — **Payements, prescriptions et déchéance.**

« Art. 140. — Si l'époque du payement n'est pas fixée par la convention, l'assureur est tenu de payer l'indemnité d'assurance trente jours après que le délaissement lui a été signifié.

« S'il n'y a pas eu délaissement le délai sera de trente jours après réception des pièces justificatives. » — (*Adopté.*)

« Art. 141. — Tout effet dont le prix est stipulé en monnaie étrangère est évalué au prix de cette monnaie convertie en monnaie française au cours du jour de la signature de la police. » — (*Adopté.*)

« Art. 142. — Toute action dérivant du contrat d'assurance est prescrite par le délai de deux années à compter du sinistre. » — (*Adopté.*)

« Art. 143. — La loi du 2 janvier 1902 relative à la compétence en matière d'assurances s'applique aux assurances fluviales. » — (*Adopté.*)

TITRE VI

Dispositions générales.

« Art. 144. — Des arrêtés pris par les hauts commissaires et gouverneurs généraux pourront être pris pour déterminer les mesures d'exécution de la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 145. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi. » — (*Adopté.*)

Je vais mettre aux voix l'ensemble de la proposition.

Personne ne demande la parole ?

M. Guy de Boysson. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Boysson.

M. Guy de Boysson. Le groupe communiste votera contre la proposition.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

(*L'ensemble de l'avis sur la proposition de loi, mis aux voix, est adopté.*)

— 10 —

PROPOSITION DE MODIFICATION A LA COMPOSITION D'UNE COMMISSION

M. le président. J'ai été saisi d'une proposition de modification dans la composition d'une commission.

Le groupe du mouvement républicain populaire propose M. Jean Scelles en remplacement de Mlle Le Ber à la commission des affaires culturelles.

Conformément à l'article 24 du règlement, il va être procédé à l'affichage de cette candidature.

La désignation n'interviendra qu'après l'expiration d'un délai minimum d'une heure.

— 11 —

TERRITOIRES D'OUTRE-MER. — INSTITUTION DES BUDGETS DE CERCLES

Discussion d'une proposition. — Renvoi à la commission.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition présentée par M. Cortinchi, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires en vue d'instituer des budgets de cercles dans les territoires d'outre-mer. (N°s 140 et 334, année 1951.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jousselin, *rapporteur de la commission des affaires financières.* Mesdames, messieurs, la proposition présentée par M. Cortinchi évoque essentiellement la nécessité d'organiser rationnellement l'administration intérieure des territoires d'outre-mer. Cela implique un droit des collectivités locales et régionales actuellement régies par les coutumes ou des dispositions administratives, la Constitution ou la loi n'ayant jusqu'à présent statué qu'en ce qui concerne le citoyen d'une part et les organismes représentatifs centraux et territoriaux d'autre part.

L'objet particulier et immédiat de la proposition vise les collectivités régionales déterminées par les circonscriptions administratives dites cercles et régions ou subdivisions et districts, selon les lieux; son but étant de les doter d'un instrument financier propre.

Par rapport aux dispositions en vigueur, elle s'inscrit dans une politique de décentralisation.

Elle présente par conséquent un aspect politique et administratif et un aspect financier.

Celui-ci fera l'objet principal des travaux de la commission financière et c'est pourquoi il est ici abordé en premier lieu. Mais il est bien évident qu'étant de l'ordre des moyens cette question est entièrement subordonnée à l'octroi de la personnalité juridique qui est de l'ordre du pouvoir et ressort par conséquent de la compétence politique.

Examinons tout d'abord l'aspect financier.

Les régions, cercles, subdivisions ou districts constituent, dans les territoires d'outre-mer, des unités d'activité qui ont été déterminées à la fois sur des critères ethniques ou historiques et des critères économiques ou géographiques. La commodité administrative et la nécessité des liaisons et communications avec le siège du gouvernement français a eu également une assez large part dans l'état de fait actuel à cet égard.

Ces circonscriptions sont dirigées par un administrateur de carrière généralement assisté de plusieurs collaborateurs des cadres supérieurs: agent spécial faisant office de payeur et techniciens des travaux publics et de l'agriculture, etc.

Une collectivité, une société humaine, ne se conçoivent pas sans moyens d'action collectifs qui peuvent être appréciés en raison premièrement de leur volume par rapport à l'activité générale et deuxièmement des formes et du lieu du pouvoir ou des autorités qui en décident l'emploi et le cas échéant la quotite.

C'est dire que, sous l'angle d'une sociologie fonctionnelle, l'objet de la proposition est moins une création *ex nihilo* qu'une organisation nouvelle et plus rationnelle — au sens de l'économie monétaire introduite graduellement, par l'Europe outre-mer — des moyens matériels qui, sous des formes particulières ou non à la culture et à l'économie généralement communautaire des populations, ont toujours existé ou presque, soit à la même échelle régionale, soit, le plus souvent, à une échelle plus réduite encore.

D'où il résulte dans les pays d'outre-mer deux systèmes de contributions: les unes en nature, appropriées à l'économie purement indigène, les autres en espèces, appropriées à l'économie purement monétaire européenne.

Les contributions en nature s'imposent toujours nécessairement aux services sociaux ou à l'économie collective des villages et, encore, plus ou moins, aux autres collectivités traditionnelles ou coutumières.

Par contre, à l'échelle territoriale, l'administration française est exclusivement fondée sur les contributions, taxes et impôts en espèces, au moyen de l'unique instrument financier qu'est le budget local, abstraction faite de quelques budgets municipaux dont l'incidence est financièrement négligeable. Voyons là, par ailleurs, les raisons essentielles de la sensibilité des finances locales aux fluctuations des marchés extérieurs des produits dits « coloniaux ».

Les circonscriptions administratives intermédiaires entre le village et le territoire participent ou ont participé des deux systèmes contributifs du fait des crédits qui leur sont délégués par l'administration générale, ou de leurs charges propres directement imputées au compte du budget territorial, d'une part, et des anciennes prestations ou redevances coutumières d'autre part.

En son temps, l'impôt des prestations a permis à l'administration française d'effectuer la très majeure partie des réalisations qui pendant longtemps ont assuré un minimum d'équipement dans les collectivités de l'intérieur. On lui doit, en particulier, l'établissement du très important réseau routier qui, en quinze ans, de 1920 à 1935, apporta, en pénétrant un peu partout, un moyen de développement considérable pour l'ensemble de la population des territoires.

Pour en faciliter le contrôle comptable et éviter des abus, le gouvernement des territoires chercha à substituer la contribution en espèces à la contribution de travail en nature en organisant un système de rachat, les fonds ainsi recueillis demeurant affectés aux services d'intérêt local et effectivement employés dans la circonscription où ils étaient perçus. Parallèlement, les autorités locales devaient établir chaque année en accord, ou délibérer en conseil des notables, un plan de campagne pour l'utilisation des fonds de rachat et journées de travail dans la limite d'un total prévu par arrêté territorial. Il ne semble pas que ce système se soit imposé et ait donné satisfaction partout.

Par la suite, on essaya de généraliser une taxe vicinale fixée en fonction des facultés contributives des différentes populations du territoire.

Depuis deux ans, certaines assemblées territoriales ont délibéré soit une « taxe vicinale à caractère strictement local » (Côte d'Ivoire, 25 novembre 1950), soit une « taxe spéciale dite de cercle » (Soudan, 31 octobre 1949, Niger, 11 décembre 1950). En Guinée les mêmes dispositions ont été également adoptées.

Le but recherché est, dans les deux cas, d'assurer l'affectation au profit des collectivités du cercle ou de la région pour des services ou travaux d'intérêt local, c'est-à-dire institués à leur bénéfice exclusif, d'une contribution qu'elles acquittent elles-mêmes et spécialement à cet effet.

D'une manière plus efficace certainement et surtout plus juridiquement conçue, le budget de cercle proposé par M. Cortinchi répond au même objectif en apportant un instrument financier propre à chacune des unités administratives intéressées.

Il s'agirait, par conséquent, de créer un certain degré d'autonomie relative au profit de l'ensemble des collectivités comprises dans un cercle, une région ou une subdivision, un district.

M. Cortinchi a développé, dans son exposé des motifs, les avantages par rapport aux inconvénients de l'organisation administrative et financière actuelle:

1° Tout d'abord, ces circonscriptions administratives sont considérées comme de simples échelons d'exécution étroitement tributaires du budget et de l'administration centrale du territoire;

2° On a déjà noté la concentration des activités et réalisations, sociales ou autres, dans les chefs-lieux du fait des formalités de délégation des crédits du budget local aux cercles ou régions et de la tendance à leur réduction; les besoins immédiats — dans l'espace — étant plus directement perceptibles du chef-lieu que ceux des populations lointaines;

3° Il y a un argument psychologique du fait que l'impôt est d'autant mieux consenti par le contribuable éloigné de la capitale qu'il est mieux à même d'en constater sur place l'emploi et l'utilité au profit de sa communauté;

4° La sincérité de la gestion et des comptes sont nécessaires. L'absence de moyens financiers localement suffisants a conduit à des pratiques occultes dont, par exemple, la réputation des sociétés de prévoyance a particulièrement souffert.

Ces critiques de la situation actuelle sont certainement justifiées. La nécessité de déconcentrer action et contribution semble s'imposer si l'on veut faire profiter également toutes les populations des réalisations faites au moyen non seulement des subventions de la métropole, mais aussi des contributions consenties par elles-mêmes.

Le fait que seules les assemblées territoriales en décident tend à une uniformisation qui favorise les régions riches au risque de surcharger les régions pauvres et, je précise, au Soudan. Ainsi, nous pouvons constater que le taux des taxes de cercle voté par certains conseils généraux est uniforme pour tout territoire alors que l'ancienne taxe vicinale comportait en 1938 ds taux très variables selon les facultés contributives des populations intéressées. L'égalité ne signifie pas l'uniformité, principalement lorsque le niveau des moyens diffère.

Le budget de cercle, à condition d'être délibéré par une institution représentative des collectivités intéressées, leur permettrait de consentir expressément les impôts destinés aux services et réalisations d'intérêt local. C'est assurément le meilleur moyen d'assurer un développement plus complet et plus rapide, parce que mieux réparti, pour l'ensemble de la population. Alors que l'unicité du budget territorial favorise la pléthore des services de la capitale.

En ce qui concerne les ressources qui seraient affectées à ces budgets de cercles, il ne s'agit pas nécessairement d'en créer de nouvelles venant s'ajouter aux contributions du budget territorial. On a vu en effet qu'il existe déjà des taxes vicinales ou taxes de cercles spécialement affectées aux circonscriptions régionales. Elles constituent donc une recette immédiatement disponible. Tous les budgets locaux comportent un chapitre « Travaux des cercles », précisément prévu pour faire face aux dépenses d'intérêt communal ou local et, dans la mesure où le montant en excède celui des taxes ci-dessus, il justifierait l'affectation aux budgets de cercles de quelques taxes ou menus produits actuellement perçus au profit du budget local, sans nuire à l'équilibre de celui-ci.

La création de nouveaux instruments financiers et par conséquent de certaines autonomies locales ne signifie donc pas des contributions nouvelles. Nul toutefois ne saurait contester le droit des représentants des populations à l'échelon local d'en consentir s'ils le jugent utile et s'ils estiment que certains besoins locaux sont particulièrement urgents. Cette question est donc bien subordonnée à l'organisation démocratique de la circonscription.

Il est présenté une objection en raison des frais de gestion supplémentaires de ces budgets. Sur le plan local, il semble qu'il n'en soit rien car le personnel comptable existe déjà sur place. On admet toutefois que le contrôle au chef-lieu nécessiterait un complément d'activité. Mais il correspond à un perfectionnement de l'organisation.

Votre commission des affaires financières estime que l'allégement des procédures de justification préalable et de délégation des crédits, la suppression des retards et contre-marches qu'elles entraînent ainsi que le bénéfice des initiatives locales et la possibilité pour les populations d'administrer elles-mêmes leurs intérêts locaux justifient largement l'institution proposée.

J'ajouterai quelques mots sur l'aspect politique et administratif de la question.

L'autonomie financière constitue l'un des attributs essentiels de la personnalité juridique. La proposition présentée implique donc premièrement que les circonscriptions administratives en cause deviennent ces personnes morales et deuxièmement que ces personnes morales se fondent sur des entités sociales ou collectivités humaines réellement représentées.

L'attribution de la personnalité juridique n'est qu'une question de détermination législative. Elle va de soi dès que la deuxième condition est satisfaite.

Il existe déjà des assemblées auprès des administrateurs chefs de circonscriptions. Ce sont les conseils de notables institués en Afrique occidentale française par décret du 21 mai 1919, en Afrique équatoriale française par décret du 7 juillet 1936, au Togo par arrêté local du 17 février 1922. Ce sont des organismes homologues du conseil local des districts de Madagascar évoqué récemment par la commission de politique générale. Il ne semble pas qu'il s'agisse là d'une institution bien vivante dans les conditions actuelles du choix de ses membres et de ses attributions. Toutefois, elle n'a pas été perdue de vue au Togo où sa réorganisation, par l'arrêté local du 16 juillet 1951, lui donnait un caractère véritablement représentatif par l'application du suffrage universel.

Sans nous étendre ici sur le sujet, il ne nous paraît pas possible de prendre une décision à l'égard des budgets de cercle sans lier leur institution à la création de véritables conseils locaux ou régionaux valablement représentatifs des intérêts des populations visées par la mesure. Compte tenu de l'importance sur le plan local des organisations coutumières, il serait sans doute désirable que ces conseils s'appuient non sur des notables dont la qualité est plutôt indéterminée, au double point de vue où l'on se place souvent à la fois, de la culture ou des usages français et du droit indigène, mais sur les communautés naturelles en tant que telles. Ceci implique que la loi organise celles-ci et que leur existence et leurs droits soient préalablement reconnus.

C'est sous cette réserve qui relève plus particulièrement de la compétence de la commission de politique générale que la commission vous propose d'accueillir favorablement la proposition de M. Cortinchi, dont elle a modifié la rédaction. (*Applaudissements au centre, à gauche et sur les bancs des Etats associés.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de politique générale.

M. Said Ali Coubèche, *rapporteur pour avis de la commission de politique générale.* Mesdames, messieurs, le problème soulevé par la proposition de notre collègue, M. Cortinchi, fait partie d'un ensemble de questions concernant la décentralisation et la réorganisation administrative des territoires d'outre-mer, dont votre commission de politique générale est actuellement saisie.

En effet, le 13 novembre 1951, notre collègue, Mme Lefaucheux, faisait adopter par l'Assemblée une proposition (n° 187, année 1951) déposée au nom de la commission par M. Corval, invitant le Gouvernement à soumettre à l'avis de l'Assemblée de l'Union française, deux projets de loi tendant à organiser la décentralisation et la déconcentration administrative des territoires français d'Afrique noire.

L'adoption de cette proposition n'était qu'un premier pas vers une étude plus complète, confiée à Mme Lefaucheux, de conclusions pratiques à apporter à ce problème sur lesquelles votre Assemblée sera bientôt appelée à statuer.

A notre sens, c'est à travers ce rapport que nous pourrons demander une décentralisation financière à l'échelon territorial, ce qui implique une réforme administrative et nécessite une représentation plus équitable des collectivités locales pour la gestion saine et concrète de leurs intérêts.

Si nous pouvons donner notre accord, sur le principe, à la proposition de M. Cortinchi, nous ne pouvons nous empêcher de marquer une certaine prudence à l'égard des possibilités financières de chaque cercle. A notre avis, les cercles d'un territoire doivent être solidaires et cette solidarité trouve sa signification dans une répartition équitable des ressources territoriales.

Sous cette réserve, votre commission de politique générale se rallie aux conclusions de notre collègue, M. Jousselin, rapporteur de la commission des affaires financières, et plus particulièrement à la première partie du dispositif de ce rapport, concernant l'aspect politique et administratif de la proposition de M. Cortinchi. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

M. Raymond Barbé. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Barbé.

M. Raymond Barbé. Je désire poser une question soit à M. le rapporteur pour avis de la commission de politique générale, soit plutôt à M. le rapporteur pour le fond de la commission des affaires financières qui s'est plus particulièrement préoccupé de ce problème: comment concilier la création des organismes envisagés par la proposition avec l'existence de collectivités autochtones traditionnelles à l'Afrique noire, aussi vivantes, bien souvent, que les circonscriptions visées dans la proposition, et qu'à notre connaissance il n'est nullement question de faire disparaître ?

M. Cazelles. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Cazelles.

M. Cazelles. Mes chers collègues, j'ai écouté avec intérêt le rapport de notre collègue M. Jousselin, ainsi que celui de notre collègue M. Ali Coubèche sur cette proposition d'une importance capitale pour les territoires d'outre-mer. Elle offre, toutefois, des aspects qui restent ignorés du rapport, et tout d'abord un aspect politique. A l'institution de budgets de cercles doit correspondre la création d'assemblées de cercles, et le rapporteur lui-même indique dans son rapport qu'il y a lieu de prendre à cet égard un certain nombre de décisions.

D'autre part, le budget de cercle doit avoir pour corollaire, sinon la disparition, tout au moins la transformation des sociétés indigènes de prévoyance, proposition dont la commission de l'agriculture est saisie à l'heure actuelle.

Etant donné les réserves expresses formulées par la commission de politique générale à travers le rapport de notre collègue M. Ali Coubèche, je demande à l'Assemblée et à la commission de renvoyer cette proposition en commission afin que les commissions intéressées puissent donner un avis motivé sur les différents aspects de cette proposition, aspect politique, aspect économique et aspect financier.

M. Louis Delmas. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Louis Delmas.

M. Louis Delmas. M. le rapporteur de la commission des finances signale, page 5 de son rapport, que le taux de la taxe de cercle votée par certains conseils généraux est uniforme pour tous les territoires. Je voudrais lui faire remarquer qu'il n'en a pas été ainsi en Guinée où le Conseil général a fixé un taux variable suivant les régions, tenant compte des propositions faites par les Conseils des notables.

Ceci dit, je voudrais faire quelques remarques concernant la proposition qui nous est soumise. Bien entendu, la création d'un budget de cercle qui serait alimenté par la seule taxe de cercle telle qu'elle existe en Afrique occidentale française favorise la perception de l'impôt car la population constate quel emploi est fait de son argent; mais il ne faudrait pas sous-estimer le fait que les populations et le Conseil des notables ont dès maintenant tendance à diminuer le montant du taux du minimum fiscal et à augmenter le taux de la taxe de cercle dont le montant

intégral leur est ristourné, de même que certains cercles ont tendance à augmenter le taux de la cotisation des sociétés de prévoyance dont le montant est intégralement dépensé dans le cercle, d'autant que les administrateurs, qui exercent une influence prépondérante sur l'emploi de ces sommes, poussent à l'augmentation du taux de cette taxe et de la cotisation des sociétés de prévoyance leur permettant de réaliser, dans leurs cercles, leurs propres plans, au dépens. parfois, de ceux arrêtés par l'assemblée territoriale.

Enfin, je crains que, sinon la création, puisqu'ils existent en principe, mais une nouvelle officialisation des Conseils de notables dans la forme actuelle ou même dans une forme modifiée — surtout si on leur donne le pouvoir de fixer le taux de certaines taxes — ne retarde, outre-mer, la création des communes mixtes ou des communes de plein exercice et, par suite, des conseils municipaux attendus et promis depuis déjà quelques années.

Or, c'est la création de ces communes, possible, dès maintenant, dans presque tous les cercles, tout au moins pour les communes mixtes, qui est demandée par la quasi unanimité de la population.

En raison de cette remarque, je me rallie à la proposition de M. Cazelles qui a demandé le renvoi en commission. Si cette demande n'était pas acceptée, mon groupe s'abstiendrait dans le vote de cette proposition.

M. Cazelles. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Cazelles.

M. Cazelles. Je me permets de faire observer très respectueusement à M. le président que j'ai demandé le renvoi en commission. Il y a donc lieu de se prononcer d'abord sur le renvoi.

M. le président. J'ai demandé aux rapporteurs et aux présidents des commissions s'ils avaient des avis à formuler. Ils n'ont pas pris la parole. La discussion générale reste ouverte.

M. Borrey. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Borrey.

M. Borrey. Mes chers collègues, je me rallie à la proposition de M. Delmas car il ne faut pas s'engager dans une réforme qui n'aboutirait qu'à compliquer l'exploitation financière des cercles; mais je me rallie également à la proposition de M. Cazelles tendant au renvoi de cette question en commission.

M. Bidet. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission saisie au fond ?...

M. Antonini, *président de la commission.* Avec toute la déférence due à M. le président, je lui ferai observer que, jusqu'à présent, les commissions n'ont pas été appelées à donner leur avis sur la question.

D'autre part je m'étonne que dans cette Assemblée, chaque fois qu'une affaire étant inscrite à l'ordre du jour, une ou deux commissions se sont penchées sur les problèmes étudiés, puis ont donné leur avis en des rapports déposés et distribués depuis un certain temps, je m'étonne, dis-je, que soit demandé en séance publique le renvoi de ces questions à une commission. C'est là une pratique courante dans cette Assemblée, mais ce n'est pas, à mon sens, une bonne méthode de travail parlementaire, et semble sous-entendre que les affaires étudiées en commission, ne sont pas approfondies avec tout le sérieux que vous êtes en droit d'exiger. Pour ma part, je ne puis admettre une telle supposition.

Dans quel but M. Cazelles, auteur de la proposition de renvoi, demande-t-il ce renvoi et devant quelle commission ?

M. Raymond Barbé. Vous avez bien demandé le renvoi de l'affaire de la Kotto, monsieur Antonini.

M. le président de la commission. Non, ce n'est pas moi qui l'ai demandé; je n'étais que rapporteur pour avis, et j'ai fait, alors, la même observation.

Je demande donc — dis-je — à M. Cazelles devant quelle commission il veut que l'on renvoie cette affaire. Je crois avoir compris qu'il s'agissait de la commission de l'agriculture...

M. Cazelles. Non, il ne s'agit pas de cette commission.

M. le président de la commission. S'il s'agit de la commission des affaires financières, j'ai le regret de dire qu'elle s'est déjà penchée sur le problème. Je ne vois donc pas ce que pourrait apporter de nouveau une étude supplémentaire de la question par la même commission. Le rapport déposé en son nom par M. Jousselin, a été discuté et approuvé; je crois même — et nous pourrions nous référer au procès-verbal — qu'il le fut à l'unanimité des membres présents. Si certains commissaires étaient alors absents, je le regrette pour eux, pour moi et pour le travail de l'Assemblée; qu'à un moment donné, à une heure déterminée, certains membres soient absents de certaines commissions ne nous autorise pas, arrivant en séance, à demander le renvoi pour permettre à ceux-ci de formuler leur avis. Si M. Cazelles demande uniquement le renvoi devant la commission des affaires financières, je le dis franchement, je m'oppose à ce renvoi. Si, au contraire, il s'agit d'un renvoi devant la commission de l'agriculture, je fais une simple observation: il appartenait à cette commission de demander à être saisie pour avis de cette proposition de M. Cortinchi, déposée le 11 mai 1951. Mais c'est là une autre question et je n'ai pas à mettre en cause la commission de l'agriculture. Si celle-ci demande le renvoi et que la réforme envisagée puisse mettre en cause l'existence des sociétés de prévoyance, je n'y verrai, pour ma part, aucun inconvénient. Mais si l'Assemblée demande le renvoi devant la commission des affaires financières, je renouvelle mon refus.

M. Michelet, *président de la commission de politique générale.* La commission de politique générale s'en rapporte à la décision prise par la commission des affaires financières, saisie au fond.

M. le rapporteur. En ce qui concerne le renvoi à la commission de l'agriculture, je voudrais rectifier l'interprétation donnée par M. Cazelles.

M. Rosenfeld. M. Cazelles n'a pas demandé le renvoi devant la commission de l'agriculture!

M. le président de la commission. Certains l'ont demandé.

M. Rosenfeld. C'est M. Delmas et non pas M. Cazelles.

M. Cazelles. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Cazelles.

M. Cazelles. Je crois utile de compléter mes explications: en ce qui me concerne, je ne nourris aucune arrière-pensée, comme semble le craindre M. Antonini...

M. le président de la commission. Je n'ai pas dit cela!

M. Cazelles. Je ne veux pas faire un procès à M. Antonini sur l'absence ou la présence en commission de tel ou tel membre; je m'en garderai bien, et me bornerai à répéter ce que j'ai dit.

Cette proposition revêt une importance particulière à un double ou triple aspect: politique, économique et financier.

J'ai pris acte, avec plaisir, de l'excellent rapport de M. Jousselin. J'ai pris acte aussi de la réserve très importante qu'a faite M. le rapporteur de la commission de politique générale, et j'ai ajouté que le problème de la création de budgets de cercles avait pour corollaire, sinon la suppression, tout au moins la transformation des sociétés indigènes de prévoyance, problème soumis à la commission de l'agriculture depuis un certain temps.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé le renvoi en commission pour permettre aux différentes commissions, c'est-à-dire d'une part à la commission des affaires politiques de préciser ces réserves ou de les expliciter, et à la commission de l'agriculture et à celle des affaires financières d'examiner sous quelle forme la création du budget de cercle peut entraîner la transformation des sociétés indigènes de prévoyance.

MM. Cianfarani, Giard et Cortinchi. Mais quel rapport ?...

M. Cazelles. Je vous demande pardon: il y a un rapport très intime entre le budget de cercle et les sociétés indigènes de prévoyance. (*Protestations sur divers bancs au centre.*)

M. Cortinchi. Aucun rapport!

M. Cazelles. Chez vous, peut-être, il y a des arrière-pensées en la matière. (*Protestations sur les mêmes bancs.*)

M. Guyard. La société de prévoyance a toujours été la « caisse noire » de la région. Le budget de cercle sera une caisse régionale.

M. Cazelles. Je maintiens ma demande de renvoi à la commission, monsieur le président, et dépose une demande de scrutin sur cette demande de renvoi.

M. le président. Je vais donc consulter l'Assemblée sur le renvoi de l'affaire à la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin, présentée par M. Cazelles.

M. Bidet. J'ai demandé la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Bidet, pour expliquer son vote.

M. Bidet. J'avais demandé la parole, avant même que M. le président de la commission ait posé la question dans la forme où il vient de le faire. Je voulais précisément essayer d'éviter qu'une affaire dont l'examen doit être fait dans le calme fût étudiée sur un mode un peu passionné.

Je comprends, certes, l'émotion de M. Antonini, craignant que le travail de sa commission ne soit pas considéré comme assez approfondi; c'est évidemment une crainte que peut avoir n'importe quel président de commission, mais il ne faut pas oublier que l'Assemblée reste toujours souveraine et maîtresse de son vote, même après le travail d'une commission. S'il en était autrement, il y aurait lieu de supprimer les séances plénières et de réserver le pouvoir de décision aux commissions.

Par conséquent, étant donné l'importance de la question, étant donné surtout la différence existant entre le texte original de la proposition et le texte qui nous est présenté après étude par les commissions, nous pouvons très bien, nous qui n'avons pas assisté aux débats en commission, faire des constatations un peu surprenantes et demander une confrontation supplémentaire des textes.

Dans cet esprit, l'Assemblée pourrait, me semble-t-il, se rallier à la demande de renvoi à la commission. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Je mets aux voix la demande de renvoi à la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin précentée par M. Cazelles.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	171
Majorité absolue	86
Pour l'adoption	98
Contre	73

L'Assemblée de l'Union française a adopté.
La proposition est donc renvoyée à la commission.

— 12 —

MODIFICATION DU TITRE D'UNE COMMISSION

Discussion d'une proposition de résolution. — Adoption.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution présentée par M. Griaule et Mme Malroux, au nom de la commission des affaires culturelles, tendant à modifier l'article 23 du règlement de l'Assemblée de l'Union française en vue de rétablir la dénomination première de la commission des affaires culturelles en lui rendant son titre de « commission des affaires culturelles et des civilisations d'outre-mer ». (N°s 314 et 347, année 1951.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Ramampy, *rapporteur de la commission du règlement, des pétitions et des questions constitutionnelles.* Mesdames, messieurs, la commission du règlement se rendra volontiers au désir exprimé par la commission des affaires culturelles de voir rétablir son titre initial de « commission des affaires culturelles et des civilisations d'outre-mer ». Je ne sais par quel malin hasard, ce titre a subi cette amputation qui n'a jamais d'ailleurs porté préjudice à l'étendue de la compétence de ladite commission. Peut-être a-t-on pensé qu'étant donné l'éminente personnalité de son président, l'expression « affaires culturelles » devait également se rapporter aux « civilisations d'outre mer ». Quoi qu'il en soit, à l'unanimité, votre commission du règlement vous demande d'adopter la proposition de résolution dont M. le président vous donnera lecture. (*Applaudissements.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?

Mme Malroux. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Malroux.

Mme Malroux, *vice-présidente de la commission des affaires culturelles.* En demandant le rétablissement du titre primitif de notre commission, nous entendons rester fidèles à l'esprit ayant présidé à sa création, et dans lequel elle n'a cessé de travailler sous l'impulsion de son éminent président, M. Griaule.

Nous voulons aussi réaffirmer notre respect absolu des conceptions de chacun, et notre désir de nous connaître davantage grâce à des échanges d'idées, pour mieux nous comprendre et nous aimer au sein de l'Union française. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de la proposition de résolution.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de la proposition de résolution.*)

M. le président. Je donne lecture de la proposition de résolution:

« La commission des affaires culturelles de l'Assemblée de l'Union française reprendra désormais son titre primitif de « commission des affaires culturelles et des civilisations d'outre-mer. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.*)

— 13 —

RAPPEL AU REGLEMENT

Renvoi au fond d'une proposition de résolution à une commission.

M. Alfred Bour, *président de la commission du règlement, des pétitions et des questions constitutionnelles.* Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du règlement.

M. le président de la commission du règlement, des pétitions et des questions constitutionnelles. Dans sa séance du 8 janvier dernier, l'Assemblée a renvoyé à la commission de politique générale une proposition de résolution dont les auteurs sont M. l'abbé Catrice et moi-même, tendant à demander à l'Assemblée nationale de soumettre pour avis à l'Assemblée de l'Union française, conformément à l'article 75 de la Constitution, le projet de loi n° 476 sur les territoires du Sud de l'Algérie.

Cette proposition de résolution a été renvoyée à la commission de politique générale par erreur, je pense, étant donné qu'elle ne traite absolument pas le fond du sujet mais se borne à faire état de l'article 75 de la Constitution pour s'étonner, une fois de plus, que l'Assemblée nationale, conformément à cet article constitutionnel, ne nous ait pas envoyé des textes; c'est effectivement à la commission du règlement qu'elle aurait dû être renvoyée.

Je suis d'ailleurs d'accord avec M. Michalet, président de la commission de politique générale, pour demander à l'Assemblée de rectifier cette erreur en renvoyant cette proposition de résolution à la commission du règlement, des pétitions et des questions constitutionnelles.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi.

(*L'Assemblée, consultée, ordonne le renvoi.*)

M. le président. En conséquence, la proposition de résolution est renvoyée au fond à la commission du règlement, des pétitions et des questions constitutionnelles.

— 14 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Cortinchi un avis, présenté au nom de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales, sur la proposition (n° 235, année 1951), de MM. Laurin, Delmas, Foccart, Lhuillier, Oudard et des membres du groupe du rassemblement du peuple français, tendant à inviter le Gouvernement à faire bénéficier les fonctionnaires et les militaires retraités, ayant conservé leur résidence dans les territoires de la zone C. F. A. et soumis soit au régime général des pensions, soit au régime de la caisse intercoloniale des retraites, d'un indice de correction tenant compte de la valeur du franc C. F. A. par rapport au franc métropolitain et du coût de la vie dans ces territoires.

L'avis sera imprimé sous le n° 38 et distribué.

— 15 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires financières demande que lui soit renvoyée pour avis la proposition (n° 331, année 1951) de M. Cazelles et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à créer une caisse de soutien du café et du cacao en Afrique occidentale française, dont la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Conformément à l'article 37 du règlement, le renvoi pour avis est ordonné.

La commission des affaires financières demande que lui soit renvoyée pour avis la proposition (n° 350, année 1951) de MM. Laurin, Oudard, Foccart, Delmas et des membres du groupe du rassemblement du peuple français, tendant à inviter le Gouvernement à réformer l'organisation des gouvernements généraux et des grands conseils d'Afrique occidentale française et d'Afrique équatoriale française et celle des territoires qui en dépendent, pour dispenser à ces derniers l'autonomie administrative et financière à laquelle se trouvent subordonnés leur évolution et leur développement économique, dont la commission de politique générale est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Conformément à l'article 37 du règlement, le renvoi pour avis est ordonné.

— 16 —

NOMINATIONS DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. Conformément à l'article 24 du règlement, il a été procédé à l'affichage de candidatures à des commissions.

Le délai d'une heure est expiré.

Je n'ai reçu aucune opposition.

En conséquence, je proclame :

M. Gaignard, membre de la commission des affaires économiques et membre de la commission de la défense de l'Union française ;

M. Jean Scelles, membre de la commission des affaires culturelles.

— 17 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'Assemblée a précédemment décidé de tenir sa prochaine séance jeudi 31 janvier, à quinze heures.

Voici quel serait l'ordre du jour de cette séance :

Jeudi, à quinze heures, séance publique :

1° Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur le projet de loi tendant à ériger en territoire distinct de Madagascar les terres australes et antarctiques françaises. (N°s 245, année 1951, et 18, année 1952. — M. Boisdon, rapporteur; avis de la commission des affaires financières. — M. Cornet, rapporteur; avis de la commission des relations extérieures. — M. Gorse, rapporteur.)

2° Discussion de la proposition de MM. Laurin, Delmas, Foccart, Lhuillier, Oudard et des membres du groupe du rassemblement du peuple français, tendant à inviter le Gouvernement à faire bénéficier les fonctionnaires et les militaires retraités, ayant conservé leur résidence dans les territoires de la zone C. F. A., et soumis soit au régime général des pensions, soit au régime de la caisse intercoloniale des retraites, d'un indice de correction tenant compte de la valeur du franc C. F. A. par rapport au franc métropolitain et du coût de la vie dans ces territoires. (N°s 233 et 335, année 1951; M. Sylvestre, rapporteur; avis de la commission des affaires sociales. — M. Begarra, rapporteur; et n° 38, année 1952, avis de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales, M. Cortinchi, rapporteur.)

3° Discussion : *a*) de la demande d'avis transmise par M. le président de l'Assemblée nationale sur la proposition de loi de M. Joseph Dumas, député, sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires et territoires associés, relevant du ministère de la France d'outre-mer ;

b) De la proposition de résolution de MM. Borrey, Mono Touré et des membres du groupe des indépendants d'outre-mer, tendant à inviter l'Assemblée nationale à voter une loi réglementant la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer ;

c) De la proposition de résolution de M. Paul Catrice et des membres du groupe du mouvement républicain populaire, tendant à demander à l'Assemblée nationale de voter une loi concernant la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires d'outre-mer et les territoires sous tutelle. (N°s 247, année 1951, 238, année 1950, 20, année 1951 et 17, année 1952, M. Begarra, rapporteur ; avis de la commission des affaires financières ; M. Michard-Pellissier, rapporteur.)

4° Suite de la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, attribuant à titre provisoire à la société agricole de la Kotto une concession de terrain rural dans le territoire de l'Oubangui-Chari. (N°s 181 et 332, année 1951. — M. Cazelles, rapporteur; avis de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales, M. Antonini, rapporteur.)

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

M. Rosenfeld. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Rosenfeld.

M. Rosenfeld. Vous venez de lire, monsieur le président, l'ordre du jour de notre séance de jeudi prochain. Or, à la fin de cet ordre du jour est inscrite l'affaire concernant l'attribution, à titre provisoire, à la société agricole de la Kotto d'une concession de terrain rural. Je rappelle que cette discussion a été commencée jeudi dernier et il avait été expressément entendu que le débat se poursuivrait jeudi prochain 31 janvier.

Dans ces conditions, je demande que cette affaire soit portée en tête de l'ordre du jour de jeudi, afin que la décision antérieure de l'Assemblée soit respectée. En effet, l'Assemblée s'était prononcée, à l'unanimité, je crois, pour le renvoi de cette affaire au 31 janvier. Or, si elle reste inscrite à la fin de l'ordre du jour, elle risque de ne pas être examinée ce jour-là.

Nous interpréterons exactement, je crois, la volonté de l'Assemblée en inscrivant cette affaire en tête de l'ordre du jour de jeudi.

Je vous demande, monsieur le président, de bien vouloir consulter l'Assemblée sur cette interversion de l'ordre du jour.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la proposition de M. Rosenfeld tendant à inscrire en tête de l'ordre du jour l'affaire de la société agricole de la Kotto.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence de la décision que vient de prendre l'Assemblée, l'ordre du jour de la prochain séance serait ainsi réglé :

1° Suite de la discussion de la demande d'avis transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, attribuant à titre provisoire à la société agricole de la Kotto une concession de terrain rural dans le territoire de l'Oubangui-Chari (n°s 181 et 332, année 1951, M. Cazelles, rapporteur; avis de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales, M. Antonini, rapporteur) ;

2° Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur le projet de loi tendant à ériger en territoire distinct de Madagascar les terres australes et antarctiques françaises (n°s 245, année 1951 et 18, année 1952, M. Boisdon, rapporteur; avis de la commission des affaires financières, M. Cornet, rapporteur; avis de la commission des relations extérieures, M. Gorse, rapporteur) ;

3° Discussion de la proposition de MM. Laurin, Delmas, Foccart, Lhuillier, Oudard et des membres du groupe du rassemblement du peuple français, tendant à inviter le Gouvernement à faire bénéficier les fonctionnaires et les militaires retraités, ayant conservé leur résidence dans les territoires de la zone C. F. A., et soumis soit au régime général des pensions, soit au régime de la caisse intercoloniale des retraites, d'un indice de correction tenant compte de la valeur du franc C. F. A. par rapport au franc métropolitain et au coût de la vie dans ces territoires (n°s 233 et 335, année 1951, M. Sylvestre, rapporteur; avis de la commission des affaires sociales, M. Bégarra, rapporteur, et n° 38, année 1952, avis de la commission de la législation, de la justice, des affaires administratives et domaniales, M. Cortinchi, rapporteur) ;

4° Discussion : *a*) de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Joseph Dumas, député, sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer; *b*) de la proposition de résolution de MM. Borrey, Momo Touré et des membres du groupe des indépendants d'outre-mer, tendant à inviter l'Assemblée nationale à voter une loi réglementant la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer; *c*) de la proposition de résolution de M. Paul Catrice et des membres du mouvement républicain populaire, tendant à demander à l'Assemblée nationale de voter une loi concernant la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires d'outre-mer et les territoires sous tutelle (n°s 247, année 1951, 238, année 1950, 20, année 1951, et 17, année 1952, M. Bégarra, rapporteur; avis de la commission des affaires financières, M. Richard Pellissier, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures quarante-cinq.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée de l'Union française,
RENÉ HINGRE.

Nomination de rapporteurs.

LÉGISLATION, JUSTICE, AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET DOMANIALES

M. Boisdon a été nommé rapporteur de la demande d'avis (n° 14, année 1952) sur un projet de décret portant modification au tableau A annexé au décret du 22 août 1928 déterminant le statut de la magistrature d'outre-mer (Cameroun).

Erratum

au *compte rendu* in extenso *de la séance du 24 janvier 1952.*
(*Journal officiel* du 25 janvier 1952.)

Page 30, 2e colonne, 40e ligne :

Au lieu de : « *M. le rapporteur...* »,

Lire : « *M. le rapporteur pour avis...* ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE
DE L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE
LE 29 JANVIER 1952

Application des articles 80 et 81 du règlement ainsi conçus :

« Art. 80. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président de l'Assemblée qui le communique au Gouvernement intéressé.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 81. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES
auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 81 du règlement de l'Assemblée de l'Union française.)

Présidence du conseil.

N° 250 M. Paul Catrice.

Affaires étrangères.

N°s 14 (1948) M. Juge; 38 M. Paul Catrice; 47 M. Junillon; 223 M. Jousselin; 230 M. La Gravière.

Agriculture.

N° 279 M. Piot.

Budget.

N° 172 M. Sylvestre.

Défense nationale.

N°s 8 M. le général Plagne; 229 M. Dorange; 261 M. Borrey.

Education nationale.

N°s 135 M. Paul Catrice; 136 M. Paul Catrice; 216 M. Cianfarani; 248 M. Hazoumé.

Etats associés.

N° 65 M. Pann Yung.

Finances et affaires économiques.

N°s 28 M. Alfred Bour; 145 M. Thémia; 160 M. Paul Catrice; 196 M. Albrand; 211 M. Curabet; 237 M. Junillon; 243. M. Jousselin.

Fonction publique et réforme administrative.

N°s 142 M. Thémia; 242 M. Alfred Bour.

France d'outre-mer.

N°s 204 M. Lapart; 222 M. Jousselin; 271 M. Paul Catrice; 276 M. Cazelles; 277 M. Cazelles.

Intérieur.

N°s 103 M. Paul Catrice; 109 M. Paul Catrice; 128 M. Bégarra; 138 M. Bégarra; 183 M. Sylvestre; 212 M. Curabet; 251 M. Paul Catrice; 266 M. Paul Catrice; 278 M. Piot.

Justice.

N°s 69 M. Daber; 151 M. Paul Catrice.

Marine marchande.

N° 202 M. Cianfarani.

Postes, télégraphes et téléphones.

N° 205 M. Paul Catrice.

Travail et sécurité sociale.

N°s 20 M. Thémia; 44 M. Paul Catrice; 129 M. Paul Catrice; 132 M. Paul Catrice; 133 M. Paul Catrice; 137 M. Paul Catrice; 231 M. Junillon; 255 M. Georges Boussenot.

Travaux publics, transports et tourisme.

N° 195 M. Riond.

Santé publique et population.

N° 267 M. Paul Catrice.

FRANCE D'OUTRE-MER

288. — 29 janvier 1952. — **M. Alfred Bour** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que, aux termes d'un communiqué publié ces jours derniers par le ministre des postes, télégraphes et téléphones, les mandats-lettres de crédit sont appelés désormais « chèques postaux de voyage ». Ils sont délivrés en coupures de diverses valeurs et sont payables à vue au guichet de tous les bureaux de poste. Malheureusement, le communiqué ajoute « exclusivement en France métropolitaine ». La faculté que pourraient avoir les porteurs de ces chèques postaux de voyage de se les faire payer à vue dans les bureaux de poste de l'Algérie et des territoires d'outre-mer de l'Afrique (et réciproquement en France pour les porteurs africains) serait pour eux une commodité très appréciée et qui serait de nature à développer les relations touristiques de la métropole et de l'Afrique française. Aucune difficulté ne paraît pouvoir s'élever en ce qui concerne l'Algérie. Celle de la disparité du franc métropolitain et du franc C. F. A. ne paraît pas, d'autre part, devoir être retenue. Il suffirait que les chèques postaux de voyage délivrés dans la métropole à l'usage de l'Afrique française noire ou réciproquement portent une mention spéciale indiquant que la contre-valeur serait de moitié pour les francs métropolitains payables en francs C. F. A. ou, au contraire, du double pour les francs C. F. A. payables en francs métropolitains. Aussi, M. Alfred Bour serait-il reconnaissant à M. le ministre de la France d'outre-mer de bien vouloir étudier cette question et de s'entendre avec son collègue, M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones en vue d'étendre si possible aux relations financières postales métropole-outre-mer l'initiative fort intéressante qui vient d'être prise.

---

289. — 29 janvier 1952. — **M. Jousselin** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** quelles sont les mesures prises ou envisagées pour assurer aux ressortissants des Etablissements français de l'Océanie l'application de l'article 82 de la Constitution en ce qui concerne le droit reconnu aux citoyens d'outre-mer de conserver « leur statut personnel tant qu'ils n'y ont pas renoncé ».

---

290. — 29 janvier 1952. — **M. André Schock** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** les raisons qui ont motivé l'arrêt des travaux entrepris pour la construction du chemin de fer du Mossi, arrêt ayant provoqué une grosse émotion en Haute-Volta nécessitant une décision rapide quant à la reprise des travaux, pour éviter des incidents.

POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

291. — 29 janvier 1952. — **M. Alfred Bour** expose à **M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones** que, aux termes d'un communiqué publié ces jours derniers, les mandats-lettres de crédit sont appelés désormais « chèques postaux de voyage ». Ils sont délivrés en coupures de diverses valeurs et sont payables à vue au guichet de tous les bureaux de poste. Malheureusement, le communiqué ajoute « exclusivement en France métropolitaine ». La faculté que pourraient avoir les porteurs de ces chèques postaux de voyage de se les faire payer à vue dans les bureaux de poste de l'Algérie et des territoires d'outre-mer de l'Afrique (et réciproquement en France pour les porteurs africains) serait pour eux une commodité très appréciée et qui serait de nature à développer les relations touristiques de la métropole et de l'Afrique française. Aucune difficulté ne paraît pouvoir s'élever en ce qui concerne l'Algérie. Celle de la disparité du franc métropolitain et du franc C. F. A. ne paraît pas, d'autre part, devoir être retenue. Il suffirait que les chèques postaux de voyage délivrés dans la métropole à l'usage de l'Afrique française noire, ou réciproquement portent une mention spéciale indiquant que la contre-valeur serait de moitié pour les francs métropolitains payables en francs C. F. A. ou, au contraire, du double pour les francs C. F. A. payables en francs métropolitains. Aussi, M. Alfred Bour serait-il reconnaissant à M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones de bien vouloir lui faire connaître s'il estimerait possible d'étendre aux relations financières postales métropole-outre-mer l'initiative fort intéressante qu'il vient de prendre.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la séance du Mardi 29 Janvier 1952.

SCRUTIN (N° 2)

Sur le renvoi en commission de la proposition (n° 140, année 1951) relative à l'institution de budgets de cercles dans les territoires d'outre-mer.

Nombre des votants 171
Majorité absolue 86

Pour l'adoption 98
Contre 73

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Alard.
Albrand.
Mlle Allemandi.
Arnault.
Mlle Autissier.
Barbé.
Begarra.
Belabed.
Mme Bertrand.
Bidet.
Bizot.
Bocher.
Boiteau.
Borrey.
Bouda (François).
Bourgarel.
Boysson (Guy de).
Bui The Phuc.
Buu Kinh.
Cao Van Chieu.
Carroué.
Cazelles.
Chassiot.
Chekkal Daho.
Comiti.
Coquart.
Curabet.
Dadet.
Delmas (Louis).
Detraves (Guillaume).
Do Huu Thinh.
Donnat.
Dorange (Michel).
Dumas.
Ebédé.
Egretaud.
Feix.
Foccart.
Gaudart.
Georges (Daniel).
Gorse.
Gueye Momar Djim.
Hazoumé.
Ibrahim (Babikir).
Julien (Charles-André).
Junillon (Lucien).
Lachenal.
Mlle Lafon.
Laurin.
Lautissier.
Lechani.
Le Van Dinh.
Lévy.
Lhuillier.
Lombardo.
Lozeray.
Mademba Racine.
Mme Malroux.
Margueritte.
Messal.
Mignot.
Montrat.
Mme Emilienne Moreau.
Nguyen Huy Lai.
Nguyen Khac Su.
Nguyen Van Ty.
Nguyen Huu Thuan.
Odru.
Oudard.
Ouedraogo (Bougouraoua).
Pham Van Binh.
Phung Ba Nghia.
Piéri.
Piot.
Polycarpe.
Reverbori.
Rosenfeld.
Saidou Djermakoye (Issoufou).
Sar Diawar.
Savi de Tové (Jonathan).
Soppo Priso.
Sousatte.
Tétau.
Thévenin.
Thomas (Jean-Marie).
Ton That Can.
Touré.
Mme Tran Van Chuong.
Tran Van Kha.
Tran Van Thi.
Tran Van Tung.
Tran Thien Vang.
Vanier.
Vivier.
Voca.
Ya Doumbia.
Zinsou.

Ont voté contre :

MM.
André (Max).
Antonini.
Aubert.
Bichon (Colonel).
Boisdon.
Boluix-Basset.
Boukheloua.
Bour (Alfred).
Boussenot.
Catrice (Paul).
Charlier.
Charnay.
Chevance-Bertin (Général).
Cianfarani.
Cornet.
Cortinchi (Guidicello).
Corval.
Costes.
Coubèche (Saïd-Ali).
Coulon.
Daber (Jules).
Delmas (Général).
Delpuech.
Esnault (Yvon).
Gentet.
Georget.
Gervain.
Giard.
Griaule.
Guyard.
Jacobson.
Jousselin.
Juge.
Kemajou.
La Gravière.
Laurent-Eynac.
La Vasselais (de).
Mlle Le Ber.
Le Brun Kéris.
Mme Lefaucheux.
Le Guénédal.
Longuet.
Meyer.
Michalet.
Michard-Pellissier.
Milhe Poutingon.
Monnet.
Morel.
Moreux (René).
Motais de Narbonne (Léon).
Naroun.
Peretti (de).
Perier.
Pialoux.
Ramampy.
Randretsa.
Raphaël-Leygues.
Riond (Georges).
Roclore.
Rosfelder.
Roulleaux-Dugage.
Sarraut (Omer).
Scelles.
Schleiter (Gabriel).
Schmitt.
Schock.
Simon (Paul).
Sylvestre.
Thémia.
Vendenboomgaërde.
Mme Marianne Verger.
Vignes.
Viniger.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Abdesselam.
Ahmed Kotoko (Alifah).
Arboussier (d').
Bentchicou.
Boubou (Hama).
Boumendjel.
Mme Caffot.
Coulibaly (Mamadou).
Darlan.
Diarra Tiémoko.
Gaignard.
Lapart.
Léon.
Mitterrand.
Moullec.
Nignan.
Plagne (Général).
Serot.
Sim Var.
Sok Chhong.
Souvannavong Ourot.
Souvannavong Pheng.
Thonn Ouk.
Tubert (Général).
Mme la princesse Pingpeang Yukhanthor.

Excusés ou absents par congé :

MM. Bilavarn Khoun, Pann Yung.

N'ont pas pris part au vote :

M. Albert Sarraut, président de l'Assemblée de l'Union française, et M. Diop Babakar, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.